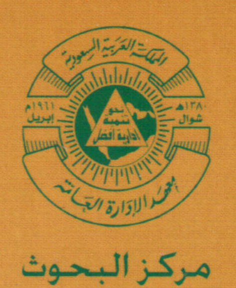


مركز البحوث

النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية

دراسة ميدانية لواقع النقل العام بمدينة الرياض

إعداد:

د. أمير بن محمد العلوان

بسم الله الرحمن الرحيم



مركز البحوث

النقل العام داخل المدن الكبرى في المملكة العربية السعودية

دراسة ميدانية لواقع النقل العام بمدينة الرياض

إعداد

د. أمير بن محمد العلوان

١٤٢٨هـ - ٢٠٠٧م

بطاقة الفهرسة

ح معهد الإدارة العامة، ١٤٢٨هـ.

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

العلوان، أمير محمد

النقـل العـام داخل المـدن الكبرى فى المملكـة العربية السعودية. أمير محمد العلوان - الرياض، ١٤٢٨هـ

٢٠٠ ص؛ ١٧ × ٢٤ سم.

ردمك: ٨ - ١٥٧ - ١٤ - ٩٩٦٠

١ - النقل البرى - الرياض ٢- النقل البرى - السعودية

أ - العنوان

ديوي ٣٨٨,٣٠٩٥٣١١١ ١٤٢٨/١٣٦٧

رقم الإيداع: ١٤٢٨/١٣٦٧

ردمك: ٨ - ١٥٧ - ١٤ - ٩٩٦٠

قائمة المحتويات

الموضـــوع	رقم الصحفة

الموضـــوع	رقم الصحفة

قائمة الجداول

قائمة الأشكال

الفصل الأول
مدخل الدراسة

مقدمة:

يُعَدُّ النقل العام، لا سيما داخل المدن، أحد الأسس المهمة لخطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية فى عالمنا اليوم. كما أن وسائل النقل العام تعالج القضايا المرورية والبيئية والسكانية التى برزت بروزاً واضحاً فى الفترة الأخيرة؛ وذلك نتيجة التطور والنمو السريع للمدن. بجانب ذلك توفر وسائل النقل العام سبل التنقل الآمن والاقتصادى لقطاعات واسعة من المجتمع.

يُبرز دور النقل العام ارتباطُه المباشر بالنشاط الاجتماعى والاقتصادى والسلامة المرورية وبالقدر الذى يجعله متاحاً لكافة قطاعات المجتمع. ويمثل النقل العام أهمية خاصة ومزايا عديدة تجعله فى مقدمة مطالب التنمية، وتأتى أهميته من الحاجة إلى التنقل وتوفير النقل للجميع والتغلب على الآثار الضارة للتوسع فى امتلاك واستخدام السيارة الصغيرة للتنقل. كما أن وسائل النقل العام تسهم فى تخفيف الازدحام والاختناقات المرورية، وخفض التلوث البيئى خاصةً داخل المدن الكبرى والمزدحمة، ورفع مستوى السلامة، بالإضافة إلى المكاسب الاقتصادية الكبيرة التى يوفرها النقل العام. يمثل النقل العام النشاط الاقتصادى المتعلق بحركة الأشخاص والبضائع من مكان لآخر محققاً بذلك منافع زمانية ومكانية مختلفة. كما أن وسائل النقل ووسائطه المختلفة وطرق النقل والمواصلات البرية أو الجوية أو البحرية لا يمكن تفريق بعضها عن بعض فى ظل التطورات السريعة فى عالم الاتصالات، مما حدا بالكثير من الدول لعمل تنظيم بين قطاع النقل وقطاع الاتصالات.

وللنقل بوسائله المختلفة أهمية فى التنمية وتقدم الشعوب ودور رئيس وفعال فى بناء الحضارات وتقدمها واستمرارها وركيزة أساسية من ركائز التنمية، ومن ثم يأتى قطاع النقل بجميع أنماطه ووسائله فى مقدمة القطاعات التى أولتها الدول اهتمامها ورعايتها لبناء دولة حديثة تأخذ بكل أسباب التقدم والرقى، وتحرص على تحقيق سبل العيش الكريم والرفاهية لأبناء هذا البلد.

على الرغم من أهمية النقل العام وفوائده الكبيرة للمجتمع، إلا أن هناك عدة معوقات تقف أمام نموه والإقبال عليه بوصفه وسيلة للتنقل فى الكثير من المجتمعات بشكل عام والمجتمع السعودى بشكل خاص، إذ ترتبط بعض هذه العوامل بالأوضاع

الاقتصاديـــة والاجتماعيـــة والتخطيطية والبيئية الســـائدة، ويعـــود بعضها أيضاً إلى مقدمى خدمة النقل العام، وكذلك يعود إلى متخذى القرار الذين يسنون الأنظمة التى تحكم النقل العام.

لقـــد حـــاول هذا البحث التقصى عن واقع النقل العام داخل المدن، لا ســـيما المدن الكبرى فى المملكة العربية الســـعودية من حيث مقارنة تجربة المملكة فى توفير خدمة النقل العام بتجارب بعض الدول المتقدمة فى توفير هذه الخدمة ودراسة أهم معوقات النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية الســـعودية، وذلك من خلال التعرف على آراء واتجاهات المســـتفيدين والتعرف علـــى آراء واتجاهات متخذى القرار الذين يديرون ويسنون الأنظمة التى تحكم سير خدمة النقل العام فى المملكة وكذلك التعرف على آراء واتجاهات مقدمى خدمة النقل العام عن طريق ممثلين بشركة النقل الجماعى أملاً فى التوصل إلى نتائج وتوصيات تفيد فى تحسين الخدمة مستقبلاً.

أولاً - عرض للمشكلة:

بالرغـــم من أهمية النقل العام وفوائده الكبيرة للمجتمع، إلا أن هناك عدة عوامل تقف أمام نموه والإقبال عليه بوصفه وســـيلة للتنقل فى الكثير من المجتمعات بشـــكل عام والمجتمع السعودى بشكل خاص، فقد أدى النمو السريع للمدن فى المملكة والتوسع العمرانى والســـكانى السريع والازدهار فى الأنشـــطة التجارية والصناعية إلى ازدياد الحاجـــة إلى التنقل بين المدن، الأمـــر الذى أدى إلى ازدحام بعض الشـــوارع والطرق وصعوبة التنقل بين بعض أجزاء بعض المدن.

ففى مدينة الرياض أوضح تقرير فنى بعنوان "نحو تطوير نظام نقل عام آمن وفعال فـــى مدينـــة الرياض - التحديات والفرص". لورشـــة عمل تطوير نظـــام النقل العام بمدينة الرياض. الذى أعدته الهيئة العليا لمدينة الرياض، ١٤٢١هـ، وكذلك الدراسات التشـــخيصية والتحليلية الســـابقة - أن ما يزيد على (٩٣٪) من الرحلات اليومية تتم بواسطة المركبات الخاصة، فى حين تشكل رحلات حافلات النقل العام (٢٪) فقط من مجموع الرحلات المتولدة فى المدينة، وتشير الدراسات ذات العلاقة إلى أنه من المتوقع أن يســـتمر النمو الســـكانى والاتســـاع العمرانى وما يتولد عنهما من زيادة فى حجم الحركة المرورية المتولدة فى مدينة الرياض لســـنوات عدة قادمة؛ الأمر الذى يستدعى النظـــر الدائم فى ســـبل تطوير وإدارة نظام النقل فى المدينة باســـتمرار، والبحث عن بدائل فاعلة للتنقل، وفى مقدمة ذلك نظم النقل العام؛ للوفاء بمتطلبات التنقل القائمة والمتوقعة بالمدينة بيسر وأمان.

كمــا أوضح (النفاخ، ١٤٢١هـ) أن نماذج الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض توضح أن عدد الرحلات المتولدة فى مدينة الرياض يبلغ نحو (٥) ملايين رحلة فى اليوم، وأن عدد الكيلومترات المقطوعــة عن طريق هذه الرحلات تصل إلى (٦٠) مليون كيلو متر فى اليوم بمتوســط سرعة تبلغ (٥٢) كلم/ ســاعة. كما يتوقع خلال السنوات العشر القادمــة أن يصل عدد الرحلات إلى أكثــر من (٨) ملايين رحلة يومياً، وأن يزيد عدد الكيلومتــرات المقطوعــة على (١٠٠) مليــون كيلو متر فى اليوم، وأن يتدنى متوســط السرعة إلى نحو (٢٠) كلم/ ساعة. كما أوضحت تحاليل خصائص هذه الرحلات أن (٢٧٪) منها هى رحلات تتعلق بالمدرسة، وتعتمد بصورة أساسية على السيارة الخاصة بوصفها وسيلة للتنقل. ومن هنا يتضح استحالة استيعاب معدلات نمو الحركة الحالية وتأثيراتها، ما لم يتم اتخاذ إجراءات للحد من الاعتماد على السيارة الخاصة، وتحسين كفاءة شــبكة الطرق والتقليل من تلوث الهواء. كما أوصت بعض الدراســات بضرورة الاهتمام بتطوير سياســات اســتخدامات الأراضى بصورة خاصة لتقليل عدد وطول رحلات السيارة الخاصة والاتجاه نحو النقل العام.

ومع الزيادة الملحوظة فى حجم الحركة المرورية وصلت إلى نحو (٧) ملايين رحلة يوميــاً فى عام ١٤٢٤هـ. مما حدا بالمعنيين بشــئون النقل العام إلى النظر فى تطوير وســائل النقل الأخرى لمساندة شبكة الطرق القائمة والمستقبلية. ولقد وضعت الهيئة العليــا لتطوير مدينة الرياض محور النقل ليكون أحد المحاور الرئيســية فى إعدادها لمخططها الإستراتيجى لمدينة الرياض وحددت خدمة النقل العام ليصبح أحد الخيارات الإستراتيجية للتنقل داخل المدينة. (المخطط الإستراتيجى لمدينة الرياض، ٢٠٠٤م).

إن النمو الذى شهدته مدن المملكة خلال العقود القليلة الماضية، والمتوقع أن تشهده مستقبلاً يجعل من توفير نظام نقل مستديم هو التحدى الرئيس الذى يواجهه القائمون على أمر النقل، خاصة أن معظم المدن تتمتع بشبكة طرق متميزة تعتمد بصورة أساسية على الســيارة الخاصة فى تلبية حاجة ســاكنيها للتنقل، وهو الأمر الذى يشير إلى أن استمرار الأوضاع الحالية على ما هى عليه سيؤدى حتماً إلى ظهور تأثيرات سلبية فى القدرة على التنقل بيســر وســهولة فى المدينة، وكذا فى المجتمع ككل من خلال زيادة الاختناقــات والحــوادث المرورية المترتبة عليها والتلوث البيئى ونحوها من الســلبيات الأخرى فى المدينة.

من هنا تتمثل مشــكلة هذا البحــث بالتحديد فى معرفة واقــع النقل العام، وأهم معوقات ومشكلات النقل العام فى المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية، وأسباب عدم إقبال المجتمع السعودى بشكل عام ومجتمع الموظفين والموظفات الحكوميين بشكل

خـاص على خدمات النقل العام للتنقل داخل المدن والاعتماد فى التنقل على وسـائل النقل الخاصة؛ مما أدى إلى تقليص شـركة النقل الجماعى خدماتها فى أغلب المدن إلى عدة حافلات فقط تعمل على عدد من الخطوط فى المدينة مع مرور الوقت، وهى فى الغالب تحافظ على المسارات والخطوط التى تغطى تكلفة التشغيل أو ذات مردود اقتصادى معقول.

ولأنه لم تُجْرَ إلى الآن دراسـة ميدانية حديثة وشاملة للتعرف على آراء واتجاهات المجموعـات الثلاث المعنية بالنقل العام عن واقع النقل العام، وسـبل تطويره وتفعيله، ومعرفة أسـباب عدم إقبال الشـرائح المختلفة من المجتمع السـعودى على استخدام وسـائل النقل العام وسـيلة للتنقل داخل المدن؛ تأتى هذه الدراسة محاولة لاستطلاع آراء هذه المجموعات الثلاث، وهم أولاً، المسـتفيدون مـن الخدمة من المواطنين حيث تم حصر مجتمع البحث فى الموظفين والموظفـات الحكوميين والطالبات الجامعيات. ثانيـاً، متخذو القرار المعنيون بسَـنِّ الأنظمـة وإدارة النقل العام داخـل المدن. ثالثاً، مقدمو خدمة النقل العام وهم ممثلون بشـكل أساسى فى شركة النقل الجماعى. لذا ستسلط هذه الدراسة الضوء على هذه الشرائح المختلفة لاستطلاع آرائهم واتجاهاتهم حول واقع خدمة النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السـعودية، وسبل تطويـر وتفعيل هذه الخدمة، من خلال بعض المؤشـرات مثل (التنسـيق والتعاون بين الجهات المعنية، السياسـات المرورية المناسبة، تكلفة التشغيل ورسم الخدمة، العناصر التخطيطيـة المتعلقة بالشـوارع والطرق مثل المواقف الخاصـة بالحافلات، المظلات، الأرصفة نطاق وسـاعات الخدمة، البرامج التشـجيعية للمؤسسـات والشركات ذات العمالـة الكبيرة ... إلخ). وتعمل الدراسـة بعد ذلك على الخـروج بنتائج وتوصيات لتفعيل هذه الخدمة الأساسـية للحركة والتنقل بسهولة ويسر داخل المدينة، وتطويرها والرقى بها للمستوى المطلوب.

ثانياً - أهمية الدراسة:

تنبثـق أهمية الدراسـة من التأمـل والبحث فى واقع النقل العـام داخل المدن فى المملكة العربية السـعودية، بالإضافة إلى معرفة طبيعة العلاقة بين استخدامات النقل والخصائـص الاجتماعية والاقتصادية للمنتفعين، كما تكمن أهمية هذه الدراسـة فى تحليل سـبل النقل العام فى المدن السـعودية وأثره فى التنمية بما يشكله ذلك من دور مباشر فى تحقيق مجتمع الرفاهة، كما تعكس نتائج الدراسات والبحوث ذات العلاقة أهمية هذه الدراسة من حيث تميزها بالاعتماد على البحث المكتبى والميدانى فى جمع

البيانات، وسيتم تسخير ذلك لتحليل واقع النقل العام فى المدن السعودية وإمكانية رفع كفاءة الأداء على المستوى المحلى والوطنى تحقيقاً لمتطلبات التنمية الفعالة فى مجال تقديم الخدمات للمواطنين.

كما تكمن أهمية الدراسة فى تحليل الواقع الحالى بإجراء استقصاء وصفى وتقويمى له فوائده للممارسين والمهتمين فى التخطيط للتنمية الحضرية، وتزداد أهمية هذا البحث لمنهجه الذى يجمع بين مزايا الدراسات الاستطلاعية الوصفية والتحليلية التقويمية، وذلك بطرح عدد من التساؤلات من المؤمل أن توفر الإجابة عنها قدراً من المعرفة الإضافية فى مجال التنمية الحضرية فى المملكة العربية السعودية وبالاعتماد على منهجية علمية .

وتساعد الدراسة فى سد النقص فى الدراسات التى تتناول هذا المجال الحيوى والمهم، إذ لم يتم عمل دراسة حديثة لهذا الموضوع بكافة جوانبه حسب علم الباحث، فدراسة واقع النقل العام واللوائح ذات العلاقة بتنظيمه ومدى توافقها مع تجارب بعض الدول، يمكن أن تساعد على زيادة القدرة على بناء توصيات تعمل على تعزيز التنمية بشكل عام والحضرية بشكل خاص فى المملكة؛ مما ينعكس إيجاباً على التنمية الاجتماعية والاقتصادية. وأخيراً يمكن القول إن هذه الدراسة تسعى لإضافة جديدة للأدبيات ذات العلاقة فى المكتبة العربية فى ظل قلة هذا النوع من الدراسات على مستوى المملكة والعالم العربى.

ثالثاً - أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى التعرف على واقع خدمات النقل العام الموجودة حالياً فى مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية، وما هو المأمول من هذه الخدمات فى المستقبل، وذلك من خلال تشخيص وتحليل المحاور والأبعاد التالية:

١- مقارنة تجربة المملكة فى توفير خدمة النقل العام بتجارب بعض الدول المتقدمة فى توفير هذه الخدمة.

٢- التعرف على آراء واتجاهات المستفيدين من خدمات النقل العام فى مدينة الرياض (ممثلين فى الموظفين والموظفات الحكوميين والطلاب والطالبات الجامعيين) تجاه وسائل النقل العام الموجودة حالياً داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية.

٣- التعرف على آراء واتجاهات المستفيدين من خدمات النقل العام فى مدينة الرياض (ممثلين فى الموظفين والموظفات الحكوميين والطلاب والطالبات الجامعيين) تجاه أهم الأسباب أو العوامل التى تجعلهم لا يقبلون على استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية.

٤- التعرف على آراء واتجاهات متخذى القرار (الذين يديرون ويسنون الأنظمة التى تحكم سير خدمة النقل العام) ومقدمى خدمة النقل العام (ممثلين فى شركة النقل الجماعى) حول واقع النقل العام الموجود حالياً فى المدن الكبرى بالمملكة وسبل تطويره وتفعيله.

٥- التعرف على آراء واتجاهات متخذى القرار (الذين يديرون ويسنون الأنظمة التى تحكم سير خدمة النقل العام) ومقدمى خدمة النقل العام (ممثلين فى شركة النقل الجماعى) حول أهم معوقات النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية.

٦- تقديم بعض التوصيات والاقتراحات (من خلال نتائج البحث) التى تؤدى إلى تحسين خدمات النقل العام فى المملكة العربية السعودية.

رابعاً - تساؤلات الدراسة:

تتضمن هذه الدراسة عدداً من التساؤلات ذات العلاقة المباشرة بالأهداف التى تم تحديدها لوصف وفهم المشكلة موضوع البحث، وهذه التساؤلات هى:

١- ما تجارب بعض الدول المتقدمة فى توفير خدمات النقل العام، مع إجراء مقارنة لهذه التجارب بتجربة المملكة فى توفير هذه الخدمة؟

٢- ما مدى استخدام أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام فى مدينة الرياض) لوسائل النقل العام الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة؟

٣- ما مدى رضا أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام فى مدينة الرياض) عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة؟

٤- هل هناك فروق ذات دلالة إحصائية فى نسبة الرضا لدى أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام فى مدينة الرياض) عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة - باختلاف الخصائص الشخصية لهم (الجنس - الجنسية - المستوى التعليمى - الحالة الاجتماعية - الحالة الوظيفية - العمر الدخل الشهرى)؟

٥- ما آراء واتجاهات المستفيدين من خدمات النقل العام فى مدينة الرياض (ممثلين فى الموظفين والموظفات الحكوميين والطلاب والطالبات الجامعيين) تجاه أهم الأسباب (العوامل) التى تجعلهم لا يقبلون على استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية؟

٦- ما آراء واتجاهات متخذى القرار (الذين يديرون ويسنون الأنظمة التى تحكم سير خدمة النقل العام) ومقدمى خدمة النقل العام (ممثلين فى شركة النقل الجماعى) حول أهم معوقات النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية؟

٧- ما آراء واتجاهات متخذى القرار (الذين يديرون ويسنون الأنظمة التى تحكم سير خدمة النقل العام) ومقدمى خدمة النقل العام (ممثلين فى شركة النقل الجماعى) حول واقع النقل العام الموجود حالياً فى المدن الكبرى بالمملكة وسبل تطويره وتفعيله؟

٨- ما أهم التوصيات والاقتراحات (من خلال نتائج البحث) التى تؤدى الى تحسين خدمات النقل العام فى المملكة العربية السعودية؟

خامساً - حدود الدراسة:

تهتم الدراسة بمعرفة واقع وسائل النقل العام الموجودة فى المملكة العربية السعودية عامةً وفى مدينة الرياض خاصةً، ومعرفة أهم الأسباب التى تجعل السكان أو المستفيدين لا يقبلون على استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً داخل المدينة، وبالتالى فإن العمل فى هذه الدراسة قد واجه بعض الحدود التى تم أخذها فى الاعتبار فيما يتعلق بتعميم النتائج، وهذه الحدود تشمل المجالات التالية:

- المجال المكانى أو الجغرافى: مدينة الرياض.
- المجال البشرى: مجتمع المستفيدين ويشمل أربع طبقات رئيسية (الموظفين، والموظفات، والطلبة، والطالبات)، ومجتمع متخذى القرار ومقدمى الخدمة.
- الإطار الزمنى: ويدور حول فترة إجراء الدراسة الميدانية، وهى عام ١٤٢٦هـ.

يضاف إلى الحدود السابقة ما يواجه البحوث عادةً (بشكل عام) من بعض أوجه القصور الناتجة عن عدم تمثيل المجتمع بشكل كامل (على الرغم من أنه سوف يتبع الخطوات العلمية فى ذلك)، وعدم القدرة على الجزم بفهم مفردات الدراسة لبنود أداة جمع البيانات بشكل كامل، وعدم إمكانية التأكد من أن إجابة مفردات العينة هى

الإجابات التى يرونها (١٠٠ ٪) بالفعل (بالرغم من الخطوات المنهجية التى سوف تتبع والتى من شأنها رفع مستوى صدق وثبات أداة جمع البيانات).

سادساً - هيكل الدراسة:

وقد رتبت فصول البحث على النحو التالى:

خصص الفصل الأول ليناقش خطة الدراسة من حيث المشكلة والأهمية والأهداف والتساؤلات المطروحة فى هذه الدراسة. بالإضافة إلى تحديد مجالات (حدود) الدراسة.

أما الفصل الثانى فيتعلق بأدبيات البحث من خلال التطرق فى المبحث الأول منها للإطار النظرى لمفهوم النقل العام وأهميته ومزاياه وفوائده، ومعايير قياس خدمات النقل العام، ومعوقات نمو النقل العام، وأساليب تشغيل النقل العام، ثم التطرق إلى واقع النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية. وفى نهاية الإطار النظرى تتطرق الباحث إلى استعراض تجارب بعض الدول فى مجال النقل العام ومدى الاستفادة من هذه التجارب فى التجربة الحديثة للمملكة العربية السعودية. أما المبحث الثانى فى هذا الفصل فقد قام الباحث فيه باستعراض عدد من الدراسات السابقة ذات العلاقة وأهم النتائج التى توصلت إليها تلك الدراسات، ثم مقارنتها بهذا البحث للوقوف على أوجه الشبه والاختلاف بينها وبين هذا البحث.

وتناول الفصل الثالث الإطار المنهجى لهذا البحث من حيث التعرف على المنهج العلمى المستخدم فى البحث، ومجتمع وعينة البحث، والأداة المستخدمة فى جمع البيانات، وطرق التحليل الإحصائى المستخدمة فى الإجابة عن تساؤلات البحث.

وفى الفصل الرابع تم عرض وتحليل بيانات البحث تحليلاً وصفياً وتحليلاً استدلالياً باستخدام الطرق الإحصائية التى تتناسب مع طبيعة هذا البحث.

أما الفصل الخامس، وهو الفصل الأخير، فقد خصص لعرض أهم النتائج والتوصيات التى خلص إليها هذا البحث فيما يتعلق بتحديد أهم الأسباب (من وجهة نظر المستفيدين) التى أدت إلى عدم الاستفادة من وسائل النقل العام الموجودة، وأهم المعوقات (من وجهة نظر متخذى القرار والمسؤولين) التى تحد من تفعيل وتحسين خدمات النقل العام فى المملكة العربية السعودية، ومن ثم يكون البحث فى الطرق والوسائل الكفيلة للتغلب على هذه المعوقات ومن ثم الرقى بمستوى خدمات النقل العام فى المملكة.

الفصل الثانى
أدبيات الدراسة

المبحث الأول - الإطار النظرى:

أولاً - مفهوم النقل العام:

يعرف النقل العام على أنه أى وسيلة نقل تنقل عدداً من الركاب ولها خطوط معينة تعمل عليها وتعمل حسب جدول محدد متفق عليه مسبقاً. أما نظام النقل العام فهو يعرف على أنه أى وسيلة أو نظام للنقل مملوك أو منظم من قبل جهة حكومية ويستخدم لنقل الركاب داخل المدن وبين المدن (Moskowitz, lindbloom,1996). ولقد حددته جمعية النقل العام الأمريكية بأنه يشمل كل المركبات التى صممت لنقل الركاب على الخطوط المحلية والإقليمية داخل المدينة. وتشمل هذه الخدمات خدمات الحافلات العامة والخاصة، والحافلات الكهربائية، ومشاركة الرحلة فى سيارات الفان والحافلات الصغيرة، وخدمات النقل الخاصة حسب الطلب، والقطارات الخفيفة والثقيلة، ووسائل النقل التى تعمل بشكل أوتوماتيكى مثل سيارات الكيبل، والقطارات المعلقة وغيرها. (American Public Transport Association, 2003).

ويُعَدُّ تقديم خدمات نقل عام مريحة وآمنة ومنتظمة وذات مصداقية عالية ضرورة أساسية من ضرورات الحياة فى المناطق الحضرية والمدن، ويوجد هناك ثلاثة أنواع من وسائل النقل العام تستخدم فى المدن، إما منفصلة أو بالتنسيق بعضها مع بعض. يوجد هناك الحافلات العادية والحافلات الكهربائية، والقطارات الثقيلة والقطارات الخفيفة وقطارات الأنفاق، ووسائل النقل الخاصة بالحافلات الصغيرة وغيرها والتى تستهدف شرائح اجتماعية محددة. ويعتمد اختيار نظام النقل المناسب على عدد الركاب المطلوب نقلهم والمسافة المطلوبة للتنقل. وكذلك خطوط النقل وأنظمة النقل المستخدمة فى المدينة التى تتغير مع مرور الوقت، وذلك نتيجة قدم نظام النقل، أو محدودية قدرته الاستيعابية، أو أن يصبح هذا النظام غير مُجْدٍ اقتصادياً وهناك حاجة لاستبداله بنظام آخر يتناسب مع هذه المرحلة، وهذا بالتحديد ينطبق على نظام النقل التقليدى فى معظم المدن وهو النقل بالحافلات والذى يعتبر نظام نقل من الدرجة الثانية إذا ما قورن بوسائل النقل الحديثة والمتطورة. (Richards,2001).

ويُعدُّ النقل بالحافلات وسيلة النقل التقليدية فى أغلب المدن فى الكثير من الدول ولسنوات طويلة، كما أن نظام النقل بالحافلات يعتبر وسيلة نقل من الدرجة الثانية؛ وذلك لاستخدام حافلات قديمة تعمل على خطوط نقل مزدحمة ومشتركة مع وسائل النقل الأخرى. وفى السنوات الأخيرة تطورت وسائل النقل بالحافلات من خلال تصاميم جديدة ومتطورة للحافلات وأكثر نظافة، وطورت البنية التحتية للنقل وأعطيت حوافز وخطوط خاصة بها لتشجيع هذه الوسيلة المهمة للتنقل فى المدينة.

فأصبحت القطارات الخفيفة وسيلة النقل المفضلة، وقد أثبتت نجاحها فى أكثر من ١٠٠ مدينة حول العالم، وخاصة فى مدن الدول المتقدمة. إن القطارات الخفيفة عملية وقادرة على الحركة بشكل سريع وتحمل ما بين ٢٠٠ إلى ٢٨٠ راكباً ولها مسار خاص بها؛ مما يسهل حركتها فى المدينة. وأسهمت زيادة شعبية القطارات الخفيفة فى المدن بشكل كبير فى زيادة استخدام وسائل النقل العام فى المدن، لا سيما مع وجود وسائل نقل أخرى مساندة لنقل الركاب من داخل الأحياء فى المدينة مثل الحافلات التى تغذى خطوط القطارات الخفيفة. والسبب الرئيسى فى جاذبية هذه الوسيلة عن غيرها هو مستوى الدقة والسرعة والراحة فى تقديم هذه الخدمة.

أما القطارات الثقيلة التى فقدت بريقها فى أغلب المدن خاصةً الصناعية منها، أصبحت أكثر جاذبية فى الوقت الحاضر، وذلك نتيجة ازدياد الازدحامات المرورية فى مراكز المدن، بالإضافة إلى زيادة تكلفة المواقف فى مراكز هذه المدن. كما أن التنقل للمسافات القصيرة داخل المدن بين المراكز الحيوية فى المدينة كمراكز النشاط التجارى والمطارات وغيرها وزيادة الازدحامات على الطرق المؤدية لهذه النشاطات حتمت أهمية استخدمات القطارات الثقيلة للتنقل بين هذه المراكز الحيوية فى المدن الكبرى. ويمكن استخدام القطارات السريعة للتنقل للمسافات الطويلة، ولربط المدينة بالمناطق المحيطة بها، والضواحى التى على أطراف المدن.

كما أن قطارات الأنفاق بنيت فى المدن الكبرى، مثل باريس ونيويورك وطوكيو ولندن، منذ أكثر من مائة عام فى معظم هذه المدن الكبرى ولقد تم توسعتها وتطويرها خلال هذه الفترة. وعلى الرغم من تكلفتها العالية إلا أنها ما زالت خياراً للتنقل داخل المدن وخاصةً الكبرى والمزدحمة، ولقد بنيت حديثاً قطارات أنفاق فى كل من مدينة مكسيكو وشنغهاى وهونج كونج وتستخدم بشكل كبير للتنقل فى هذه المدن. لكن بسبب تكلفتها العالية بدأت بعض المدن بناء بعض البدائل الأخرى كالقطارات الأرضية والقطارات فوق الأرض (المونوريل) مع الالتزام بالاشتراطات التخطيطية والبيئية المتلازمة معها. (Richards,2001).

ثانياً - أهمية النقل العام:

تنبع أهمية النقل العام داخل المدن من كونها أحد أنسب أساليب النقل وأرخصها، وأكثرها قدرة على تحسين انتقال الأفراد والحد من الظواهر والتأثيرات البيئة والمرورية الناجمة عن نمو المدن واتساع نطاقها العمرانى. هذا فضلاً عن أن خدمات النقل لا تقتصر منافعها على مستخدميها بل لها أبعاد ومضامين وفوائد تتجاوز مستخدميها لتعم المجتمع ككل. لذلك أصبح النقل العام فى عصرنا هذا من الخدمات الضرورية الملحة ومن المرافق الحيوية التى تحتل مكانة متقدمة ضمن خطط وبرامج التنمية لكثير من الدول. هذا فضلاً عن أن النقل العام يعتبر منجزاً حضارياً ومطلباً اقتصادياً وأحد أهم المرتكزات الأساسية لمقومات المدينة العصرية الحديثة.

إن النقل العام يمثل داخل المدن أهمية كبرى فى الكثير من الدول وله مزايا عديدة تجعله فى مقدمة مطالب التنمية الشاملة وتكمن أهميته فيما يلى كما وضحها (العوهلى والمبيض، ١٤١٩هـ) إن الحاجة إلى التنقل حاجة ترتبط بحياة الإنسان؛ إذ إن الحياة تقوم على التنقل من وإلى مصادر الرزق وقضاء الحوائج المعيشية والاجتماعية ونحو ذلك. ولأن النقل حاجة معيشية فإن مبدأ توفير النقل للجميع مطلب أساسى حيث يجب توفير النقل للصغير والكبير والمرأة والرجل وأفراد المجتمع عامةً. كما يسهم النقل فى التغلب على الآثار الضارة للتوسع فى استخدام السيارة فى المدن حيث يوفر الأراضى التى يمكن أن تستهلك فى زيادة عدد السيارات الصغيرة للطرق والمواقف. كما يسهم النقل العام فى تخفيف الازدحام والاختناقات المرورية فى المدن، ويسهم فى خفض التلوث البيئى سواء تلوث الهواء أو خفض الضوضاء فى المدن، ويقلل من استخدام الطاقة، وأخيراً يرفع مستوى السلامة ويعمل على تقليل حوادث السير فى المدن. أما المكاسب الاقتصادية الكبيرة التى يوفرها النقل العام فهى كبيرة، ومن أهمها توفير الاستثمارات المالية الكبيرة التى يتم صرفها للتغلب على المشاكل التى تسببها استخدام السيارات، وكذلك يوفر النقل العام فرص عمل كبيرة ومتنوعة لشرائح مختلفة من المجتمع، ويسهم بشكل كبير فى إحياء مركز المدينة نتيجة سهولة الوصول إليه.

ولقد أوضحت دراسة (كنفانى، ١٤٢١هـ) أن قضايا النقل متعددة الأبعاد وشائكة، فالتخطيط يتطلب توضيح الأهداف المنظمة والمنسقة والمخصصة لكل مدينة وبيئة عمرانية. لقد كان التركيز فى السابق على بناء الطرق، وإدارة أنظمة النقل، واستخدام تقنيات النقل الذكى. أما فى الوقت الحاضر فقد بدأ الاهتمام بتأكيد الدور الرئيس لاستخدام الأراضى، والاتصالات بوصفها وسيلة للحد من الحاجة للتنقل، وإدارة الطلب، والتخطيط على المستوى المحلى. حيث يجب التركيز فى التخطيط لاستخدامات

الأراضى إلى توفير تعدد الأنشطة الحضرية، والتوسع الرأسى والتخطيط الحضرى السليم للحد من الرحلات بالسيارة الخاصة. أيضا يمكن أن تلعب سياسات استخدام المواقف دوراً كبيراً فى حالة التحكم فى توافرها، والاستخدام المناسب لسياسات فرض رسوم على استخدامها، وضرورة استخدام معايير اقتصادية تشمل سياسة فرض رسوم على استخدام عناصر النقل، وفرض بعض الضرائب، وزيادة الدعم ومبادرات أخرى فى هذا المجال. ويمكن الحد من تأثير استخدام السيارة من خلال إدارة الازدحام، والحد من سرعة الحركة المرورية وتحسين مستوى السلامة المرورية. ولقد أوضحت الدراسة أنه على الرغم من أهمية توفير النقل العام الذى أصبح ضرورة ملحة، إلا أن اختيار الوسيلة المناسبة للأوضاع المحلية مهمة صعبة. وبالتأكيد إن توفير مستوى خدمة جيدة سوف يزيد من اهتمام المستخدمين المحتملين، كما أن التعليم والتوعية بأهمية النقل العام، والقضايا المؤسسية كلها قضايا مهمة للرفع من استخدام وسائل النقل العام.

ثالثاً - مزايا وفوائد النقل العام:

يؤدى الاستثمار فى وسائل النقل العام إلى سلسلة من التأثيرات الاقتصادية، من أهمها زيادة النشاط الاقتصادى، وخلق الوظائف، وزيادة القيمة الحقيقية لأسعار الأراضى، ومن ثم تحدث زيادة الإيرادات من الضرائب على هذا النشاط الاقتصادى وغيرها من التأثيرات الاقتصادية الإيجابية على الاقتصاد المحلى خاصةً والوطنى عامةً. وإن الشراكة الحقيقية بين القطاعين العام والخاص فى مجال النقل العام تؤدى إلى خلق آلاف الوظائف؛ مما يدعم الاقتصاد المحلى، وتسهم فى إنشاء العديد من المشاريع التنموية المختلفة. (American Public Transportation Association, 2001).

كما تقدم وسائل النقل العام العديد من المزايا لمستخدمى هذه الخدمة، ومن أهمها كما لخصها (الجمعة وداغستانى، ١٤١٩هـ) فيما يلى:

١- تسهيل تنقل الأفراد داخل المدن وتقليل اعتمادهم على وسائل النقل الخاصة.

٢- يساعد نظام النقل العام فى فك الاختناقات المرورية داخل المدن، ويخفض عدد الساعات المهدرة فى وسائل النقل الخاصة؛ مما يوفر المرونة فى الحركة المرورية ويعمل على تسهيل انسيابها.

٣- رفع مستوى السلامة وتقليل مخاطر وقوع الحوادث وانعكاساتها السلبية على الفرد والمجتمع.

٤- يعتبر النقل العام وسيلة مهمة من وسائل حماية البيئة وتوفير الطاقة.

٥- رفع كفاءة الطـرق ومرافق النقل الأخرى وتخفيض نفقات صيانتها وزيادة عمرها الافتراضى.

٦- يسهم فى رفع كفاءة استخدام الأراضى وتخفيض نفقات تطويرها.

٧- يســهم فى انتعاش الاقتصاد الوطنى؛ لأن كل ريال يتم صرفه فى نظام النقل لعام يوفر الكثير فى الدخل العام للاقتصاد الوطنى.

٨- يسهم فى زيادة التواصل الاجتماعى وتنمية الروابط والعلاقات بين أفراد المجتمع.

٩- توفير فرص عمل كبيرة ومتنوعة فى المجتمع.

رابعاً - معايير قياس خدمات النقل العام:

الدراســات العلمية الســابقة فى مجال تقديم الخدمات للنقل العام وقياس نســبة الإركاب على وســائل النقل العام تنقسم إلى نوعين من العوامل، عوامل خارجية وعوامل داخلية. العوامل الخارجية تشمل التغيرات السكانية، والعوامل الاقتصادية، ومستويات ملكية السيارة، والكثافات السكانية فى المدينة، وعناصر متعلقة بالتخطيط لاستخدامات الأراضى فى المدينة، وتلك العوامل لا يملك مقدمو الخدمة أى تحكم فيها. وهناك العوامل الداخليــة التى يملك مقدمو الخدمة نوعاً من التحكم فيها، مثل نســبة ونطاق الخدمة المقدمة، ومدى موثوقية هذه الخدمة، ورســوم الخدمة، ومدى توافر وسائل الراحة فى وسائل الخدمة وفى أماكن الانتظار للخدمة. (Thompson, Brown, 2006).

و تقاس خدمات النقل العام، بشكل أساسى من خلال خصائص الخدمات المقدمة، مثالاً لذلك، وليس حصراً، الطاقة الاســتيعابية لوســائط النقل، عدد الركاب، نقاط التحميــل للركاب، تكرار الحركة لوســائل النقل، الموثوقية والدقة فى حركة وســائل النقل. هذه المعايير جيدة فى قياس كفاءة نوعية الخدمة المقدمة لوســائل النقل عند أى نقطــة محددة مــن نقاط خدمة النقل العام، لكنها لا تقيس مســتوى الخدمة من نقطة معينة إلى نقطة أخرى. لكن هناك وســائل أخرى يمكن أن تساعد على قياس هذه الخدمات، منها - على ســبيل المثال - تقليل الوقت المطلوب للوصول إلى محطة الخدمــة للنقل العام، والحــد من وقت الانتظار فى المحطات مــع زيادة تكرار حركة وســائل النقــل، والحد من الوقت الــذى يقضيه الراكب فى وســائل النقل من خلال استخدام وســائل نقل سريعة وإعطائها الأولوية فى حركة التنقل، والحد من التحول

من رحلة إلى أخرى من خلال وجود شبكة نقل متكاملة تربط كامل المنطقة أو المدينة، وأخيراً أسعار تذاكر الركوب وأهمية وجود تذاكر التحويل من رحلة إلى أخرى بأسعار مخفضة. (Kopp, Moriaty, and Pitstick, 2005).

ولقد قسمت معايير قياس أداء خدمات النقل العام إلى قسمين رئيسين، هما معايير قياس الأداء من وجهة نظر المشغلين والمعنيين بهذا القطاع وتجمع هذه المعلومات بشكل روتيني في أغلب الدول المتقدمة التي لديها نظام نقل فعال. وهي في الغالب متعلقة بمدى اقتصادية هذه الخدمة ومدى كفاءتها، وهذه العوامل في الغالب تهم المعنيين والمشغلين لهذا القطاع ولا تهم كثيراً المستفيدين من هذه الخدمة؛ لأنها معايير تقيس حجم الخدمة التي يقدمها المشغل على خط محدد أو على نظام النقل العام ككل، والمعايير المتعلقة بكفاءة هذه الخدمة هي في الغالب متعلقة بحجم الإركاب ومدى رضا المستفيدين عن هذه الخدمة، وهل هم في تزايد مستمر. وهناك معايير تشغيل الحافلة نفسها كالسرعة والتأخير على الطرق الداخلية والسريعة، ونحوها من المعايير المتعلقة بكفاءة الخدمة. (National Research Council, 2000).

أما معايير قياس الأداء من وجهة نظر المستفيدين فهي تقيس بشكل عام جودة الخدمة، من حيث مدى رضاء المستفيدين عن توافر هذه الخدمة، وتوافر وسائل الراحة فيها. ويوجد عدد كبير من معايير قياس أداء خدمات النقل العام من وجهة نظر المستفيدين، ولكن أهم هذه المعايير هي توافر الخدمة بشكل مقبول وجيد، وتوافر عناصر الراحة على الحافلة وفي محلات الانتظار للحافلة، وسهولة الوصول إليها. ويمكن تقسيم معايير قياس الخدمة من وجهة نظر المستفيدين إلى معايير متعلقة بجدول حركة وسائل النقل؛ لأن حركة وسائل النقل بشكل دوري على بعض الخطوط وفي أوقات الذروة وساعات العمل لوسائل النقل تساعد على استخدام وسائل النقل العامة للتنقل. كما أن توافر وسائل الراحة في مواقف الحافلات والمحطات، كتوافر كراسي الانتظار ومظلات تحمي من الشمس والمطر ونظام معلومات في المحطة عن حركة وسيلة النقل ومواعيدها ووسائل اتصال وخدمات مساندة كركن للصحف والمشروبات الخفيفة وتوافر التكييف على الحافلة وغيرها من وسائل الراحة الأخرى - كلها عوامل تشجع على استخدام وسائل النقل العام. كما أن حجم الإركاب على وسائل النقل معيار مهم؛ لأنه كلما كانت وسائل النقل مزدحمة قلت جاذبية هذه الوسيلة للتنقل إلا في المدن الكبرى التي يوجد بها قيود على وسائل الحركة والنقل الأخرى، كما أن مدى الثقة في هذه الوسيلة والالتزام بمواعيد الحركة والوصول مهم جداً لاختيار النقل العام للتنقل. بجانب كل هذه العوامل هناك عامل آخر مهم وهو مرونة

الوسيلة، ومدى قرب محطات النقل العام من مواقع بداية الرحلة ونهايتها، وهل الوصول إليها سهل وميسر، وتوافر ممرات للمشاة للحركة للتنقل من مقرات العمل إلى محطات النقل العام، وكذلك من المنزل إلى محطات انتظار وسيلة النقل العام. (National Research Council, 2000).

خامساً - معوقات نمو النقل العام:

رغم الأهمية الكبيرة للنقل العام إلا أن عوامل عدة تقف عائقاً أمام نمو النقل العام والإقبال والاعتماد عليه بوصفها وسيلة للتنقل فى الكثير من المجتمعات، وترتبط بعض هذه العوامل بالأوضاع الاقتصادية والاجتماعية السائدة فى المجتمع. ويعود البعض منها لمشغلى نظام النقل العام والسياسات والتنظيمات التى تتعلق بهذه الخدمة. وتعتبر هذه المعوقات عامة فى الكثير من المجتمعات وهى ليست محصورة فى مجتمع عن غيره. ولقد لخص (Block, 1995) أهم هذه العوائق فيما يلى:

١- عدم المرونة: إذ تمنح السيارة خدمة التنقل من الباب للباب مع المرونة الزمنية، وحرية الخيارات فى أثناء الرحلة لا يحققها النقل العام المقنن، مثل التوقف الاختيارى وتغيير المسار وغيرها.

٢- الانتشار والتوسع السريع للمدن وانتشار الخدمات فيها يتطلب توسعة شبكات النقل العام وزيادة كيلومترات التشغيل، مما يمثل عائقاً اقتصادياً أمام توسع النقل العام مما أثر سلباً على التقاطر ومدة الانتظار، ومدة الرحلة من الباب إلى الباب، والاعتمادية والانضباط فى المواعيد، والراحة والإمكانات داخل الحافلة من مقاعد وإضاءة وتكييف ونحو ذلك، وكذلك المنشآت خارج الحافلة من مواقف ومحطات ومظلات، والنظافة العامة لوسائل النقل العام وتعامل العاملين بنظام النقل العام.

٣- السياسات المرورية؛ إذ تؤدى هذه السياسة دوراً مهماً فى مدى نجاح أو فشل النقل العام واستقطابه للركاب، مثل الحد من دخول السيارات الخاصة المناطق المزدحمة مثل بعض مراكز المدن وتوفير مسارات خاصة للحافلات وإعطاء أولوية للحافلات عند الإشارات الضوئية وغيرها من السياسات المرورية الأخرى.

٤- السياسات التنظيمية التى تنظم عمل الشركات العاملة فى هذا القطاع المهم والحد من المنافسة غير الشريفة وتحديد نطاق الخدمة لكل شركة وغيرها من السياسات التنظيمية.

٥- عــدم توافر المعلومات الدقيقة أو عدم وصولها إلى المســتفيد بوقت كافٍ من أهم العوامل التى تقف عائقاً أمام تسهيل الاستفادة من النقل العام.

٦- مدى الأمن، إذ ينتاب الكثير الخوف من استخدام وسائل النقل العام ليلاً، وهنا تؤدى العادات الاجتماعية دوراً كبير فى هذا المجال كالفصل بين الجنســين وتخصيص أماكن خاصة للعوائل والنظرة الاجتماعية لمســتخدمى النقل العام، ونحو ذلك من العوامل الاجتماعية الأخرى.

وقد قسم (العيســى، ٢٠٠٣م) التحديات التى تواجه النقل العام فى المملكة العربية الســعودية إلى ثلاثة تحديات: تنظيمية إدارية، وتحديــات اقتصادية مالية، وتحديات اجتماعية. التحديات التنظيمية الإدارية تتمثل فى غياب التشريعات والأنظمة المختلفة (المــرور أوالبلدية) التى تفعل دور النقل العام، وتعدد الجهات ذات العلاقة بالنقل العام وإختلاف الاهتمامــات والأولويات خاصة بين الجهات التشــريعية والتنفيذية، وغياب السياســات والإســتراتيجيات العامة التى يمكن أن تســاعد فى تطوير وتحسين أداء النقــل العــام. أما التحديــات الاقتصادية المالية فهى ضعف المــردود المالى فى قطاع النقل العام للركاب وبالتالى عزوف القطاع الخاص عن الاســتثمار فيه، وتوقف الدعم المالى من الدولة لقطاع النقل العام وترك هذا المجال للقطاع الخاص بالكامل، واتســاع رقعة المملكة وضعف الكثافات السكانية داخل بعض المدن؛ مما يقلل من حجم الإركاب وبالتالى المردود المالى ويزيد التكلفة وســهولة تملك وتشــغيل الســيارة الخاصة. ففى مدينة الرياض بلغت ملكية السيارات الخاصة (١,٢٣) سيارة لكل أسرة سعودية، ولغير الســعوديين بلغت نســبة ملكية السيارة (٠,٦) سيارات لكل أســرة، بحيث بلغت نسبة تملك الســيارة كمعدل ٠,٩٦٦ سيارة لجميع الأسر. وأخيراً من التحديات الاقتصادية عدم مواكبة أنظمة النقل العام الجماعية للنمو المطرد فى المدن (سكانياً ومساحة) مما ضاعف كثيراً من الاعتماد على استخدام السيارة الخاصة، حيث قدرت نسبة الرحلات اليومية باســتخدام الســيارات الخاصة بمدينة الرياض (٨٧٪)، فى حين بلغت نســبة استخدام حافلات النقل العام (٢٪). أما التحديات الاجتماعية تتمثل فى نظرة المجتمع لاســتخدام حافلات النقل العام واقتصارها على مســتوى العمالة الوافدة فى الغالب، وذوى الدخول المحدودة، وخصوصية المرأة فى المجتمع السعودى. (العيسى، ٢٠٠٣م).

سادساً - أساليب تشغيل النقل العام:

عمد الكثير من الدول إلى التفكير فى وسائل وأساليب حديثة لإدارة وتشغيل النقل العام؛ وذلك بهدف تقليل الاعتماد على الدعم الحكومى الذى تقدمه الدول لشــركات

النقل العام، وزيادة مشـــاركة القطاع الخاص للاستثمار فى هذا لقطاع المهم والحيوى. لذلـــك بدأت بعض الدول فـــى تغيير بعض الأنظمة والتشـــريعات الخاصة بتنظيم أو ملكية شركات النقل العام أو كليهما معاً. وهناك أنماط عديدة يمكن أن تتخذها هذه الـــدول أو المدن فى هذه الدول لإدارة وتشـــغيل النقل العام، من أهمها مثلاً التشـــغيل مـــن خلال مقاول، والتخصيص، والتعميم وغيرها من النماذج الحديثة للتشـــغيل بدلاً من الاعتماد فى الحالات الســـابقة على أســـاليب التشـــغيل عن طريق الإدارة المحلية فـــى المدينة ممثلة فى الأمانات والبلديات المحلية (العوهلى، المبيض، ١٤١٩هـ). وهذا الأســـلوب هو الأســـلوب المتبع فى أغلب المدن فى الكثير من الدول فى العالم، إذ تقوم الإدارة المحلية بتحديد الخطوط والتقاطر وســـاعات العمل والأسعار وعملية التمويل للفرق بين التكلفة والعائد المحصل من التشغيل ومن الموازنة العامة للإدارة المحلية التى غالباً ما تحصل عليها الإدارة المحلية باعتبارها دعماً من الدولة.

أما التشـــغيل عن طريق مقاول - الأســـلوب الأول - فيعتمد هذا الأسلوب على أن تحدد الإدارة المحلية فى المدينة أو هيئة وطنية متخصصة مستوى الخدمة التى تستطيع تمويلها وتطلب من عدد من المشغلين التنافس على تقديم الخدمة، حيث يدفع للمقاول قيمة العقد وتقوم الإدارة المحلية بتحصيل الإيرادات لها. ثانياً، أســـلوب التخصيص، وهنا تعطى الإدارة المحلية حقوق تشـــغيل خط أو عدة خطوط لأحد المتعهدين لتقديم الخدمة وفقاً لشروط محددة مسبقاً، ويكون عائده فقط من الأجرة التى يحصل عليها مـــن الركاب، وفى بعض الحالات الخاصة التى يتطلب فيها تقديم الخدمة فى مناطق محددة ذات ضرورة اجتماعية أو لشـــريحة معينة من المجتمع ككبار السن أو الطلاب أو المعاقـــين يتم تقديم دعم وإعانة خاصة للمتعهد بجانب ما يحصل عليه من الركاب. ثالثاً، التعميم، وفى هذه الحالة تترك الإدارة المحلية للقطاع الخاص يعمل كيفما يشاء وتركـــز الإدارة على ســـلامة المركبة والســـائق، وهذا ما ينطبق إلـــى حد ما على عمل الحافلات الأهلية فى المملكة العربية السعودية. وفى الحالتين الأخيرتين (التخصيص والتعميم) تركز الإدارة لمحلية على الالتزامات المالية الرئيسية وإهمال الجوانب المتعلقة بالخدمـــة ونوعيتها ونطاق الخدمة وغيرها من العناصـــر الأخرى المهمة المتعلقة بنوع الخدمة. (block, 1995).

وقد لاقت أســـاليب التشغيل هذه نجاحاً ملحوظاً فى الكثير من الدول مثل المملكة المتحدة، وأستراليا، ونيوزلندا، وغيرها من الدول الأوربية. حيث إنه على سبيل المثال انخفضت تكلفة التشغيل فى بعض شركات النقل البريطانية بنسبة (٤٠٪) تقريباً، كما

أن بعض شـــركات النقل النيوزلندية التى تم تخصيصها بدأت فى تحقيق أرباح مقبولة (bayliss, 1997).

وعلى الرغم من تحقيق هذه النجاحات إلا أنها لا تخلو من بعض المشـــاكل الرئيسة مثل انحدار مســـتوى الخدمة، وانخفـــاض الإركاب، وتزاحم الشـــركات المختلفة على الخطـــوط المربحة، وإيقاف الخدمات عن بعض المناطق وخاصةً النائية منها. وغيرها من المشاكل المتعلقة بانخفاض رواتب السائقين وغيرهم من العاملين، وانخفاض مستوى المعلومات المقدمة للركاب.

ولقد أشـــار (دوايـــل، ١٤٢١هـ) إلى أن إعادة التنظيم والإصلاح السياســـى المطبق فى العديد من الدول خلال العقود القليلة الماضية أتاح فرصاً كبيرة لمشـــاركة القطاع الخاص فى مشاريع النقل العام. حيث قام هذا القطاع فى الفترة من ١٩٨٥ – ١٩٩٨م بتخطيط وتمويل نحو (١٠٠٠) مشروع للنقل بتكلفة (٥٨٠) مليار دولار، وشكلت الطرق التى تفرض رســـوماً على اســـتخدامها نصف هذه المشـــاريع. ومن الضرورى أن يقوم القطاع العام بتطوير إســـتراتيجية لتشجيع مشـــاركة القطاع الخاص، تعكس الأوضاع المحلية، والمتطلبات، والمعرفة الدقيقة للســـوق، والاهتمام بالإطار المؤسســـى، ومصادر التمويل، وأشكال دعم القطاع العام للمشاريع.

ولضمـــان نجاح نظام النقل العام واســـتمراريته على المـــدى البعيد لا بد من توافر العناصـــر التالية. أولاً، لا بد من وجود إســـتراتيجيات واضحة ومحددة طويلة المدى لتلبية تكاليف وعمليات التمويل المســـتديم لدى الســـلطات المعنية بالتنسيق للاستثمار والتشـــغيل وتشـــجيع التكامل بين وســـائل النقل العام. ثانياً، أهمية وجود سياســـات تكاملية بين نظام النقل العام ونظام اســـتخدمات الأراضى. وثالثاً، لا بد من المشاركة الفعالة للقطاع الخاص فى هذا القطاع. (Rebelo, 2001).

سابعاً – واقع النقل العام داخل المدن فى المملكة العربية السعودية:

يمثل النقل بالحافلات وسيلة مهمة من وسائل النقل العام، وهو يعتبر أحد مقومات الحيـــاة فى الكثير من الـــدول، وذلك لدوره الحيـــوى فى زيادة النشـــاط الاقتصادى والاجتماعى والحد من المشـــكلات المرورية والبيئية التى ظهرت بشكل كبير فى مدننا فـــى الآونة الأخيرة نتيجة النمو الســـريع للمدن وازدحامها واتســـاع نطاقها العمرانى وتعـــدد الأغراض التى تســـتدعى لتحقيقها انتقال الإنســـان من مـــكان إلى آخر؛ مما أســـهم فى زيادة نسبة امتلاك وســـيلة النقل الخاص. هذا وفى المقابل برزت الحاجة

إلى تأمين سـبل النقـل الآمنة والاقتصادية لقطاعات عريضة مـن المجتمع لا تؤهلها إمكاناتها المادية أو ظروفها الخاصة كالإعاقة وعامل السـن مثلاً لاقتناء وسيلة النقل الخاصة أو قيادتها. ولذلك حرصت المملكة على تقديم هذه الخدمة، وذلك من خلال إنشـاء الشركة السـعودية للنقل الجماعى بموجب المرسوم الملكى رقم (م/١١) وتاريخ ١٣٩٩/٣/٧هـ ومنحها حق الامتياز لتقوم بمهمة نقـل الركاب بالحافلات داخل مدن المملكـة وفيما بينها، وذلك بموجب عقد الالتزام المبرم بينها وبين الدولة، وعن طريقه توسـعت خطوط الشركة توسعاً كبيراً فى الفترة الأخيرة فى تقديم هذه الخدمة سواء داخل المدن أو بين المدن أو النقل الدولى، إذ بلغت نحو أكثر من (١٠٠) خط للنقل داخل المـدن، و(٨٠) خطاً بين المدن، و(٢٢) خطاً دولياً تقريباً. (العرادى، وهارون، ١٤١٩هـ، ص٢٠). ولقد تطور النقل العام تطوراً ملحوظاً بالمملكة بعد إنشـاء الشركة السعودية للنقل الجماعى فى عام ١٣٩٩ هـ ومنحها التزاماً بنقل الركاب داخل المدن بحيث يحظر على أى جهة أخرى ممارسـة نشاط النقل العام للركاب بالحافلات داخل المدن، ولقد كانت خدمات النقل العام بالحافلات قبل ذلك التاريخ تقدم فى بعض المدن الرئيسـية بالمملكة من قبل أصحاب الحافلات الخاصـة المملوكة للأفراد والمعروفة بخط البلدة وكذلك بعض سـيارات التاكسى الصفراء ولا يزالون يمارسون نشاطهم هذا حتى هذا التاريخ بشكل استثنائى (العيسى، ٢٠٠٣م).

تمثـل خدمات النقل العام داخل المدن فى المملكة الخدمات الجارى تسـييرها من خلال الشـركة السـعودية للنقل الجماعى عبر خطوط ومسـارات محـددة ومعتمدة لتسـهيل الوصول إلى الأحيـاء المختلفة داخل المدن وربطهـا بعضها ببعض اقتصادياً واجتماعياً. وقد بدأت الشـركة هذه الخدمة فى عام ١٣٩٩ هـ فى مدينة الرياض، ثم بعد ذلك بدأت الشركة عملياتها فى ست مدن أخرى رئيسة هى مكة فى عام ١٣٩٢هـ، والدمـام، وجدة، والمدينة المنورة، والطائف والقصيم، فى عام ١٤٠٠هـ، ثم أضيفت لها الأحسـاء فى عام ١٤٠٥هـ، وأخيراً أبها وخميس مشـيط فى عام ١٤٠٦هـ (الجمعة، وداغسـتانى، وعثمان، ١٤١٩هـ). ولقد أوضحت هذه الدراسة الاتجاهات والقيم التى تحكم النقل العام، إذ إن بدايات النقل العام داخل المدن كانت متزامنة مع فترة الطفرة الاقتصاديـة الأولـى فى المملكة والتـى كان فيها معظم المواطنـين لديهم القدرة على تملك السـيارة الخاصة؛ مما جعلهم يحجمون عن ركوب حافـلات النقل العام. هذا بجانب النظرة العامة السلبية الراسخة لدى شريحة كبيرة من المجتمع بأن النقل العام هـو لخدمة الوافدين وليـس للمواطنين، وعدم التعود على ركوب وسـائل النقل العام لدى شـريحة كبيرة من المواطنين. هذا فضـلاً عن طبيعة التخطيط العمرانى للمدن

فى المملكة واتساع رقعة المدينة وتزايد عدد السيارات فيها بالإضافة إلى الوقوف المتكرر. كل هذه العوامل تعطى انطباعاً لدى مستخدمى وسائل النقل العام بعدم كفاءة هذه الوسائل للتنقل داخل المدن. إن هذه العوامل والعوامل الأخرى المتمثلة فى توافر الطرق الواسعة فى معظم المدن الكبرى فى المملكة وقدرة الغالبية العظمى من المواطنين على امتلاك السيارة الخاصة وعدم وجود قيود على حركتها داخل المدن وتوافر الوقود بأسعار معقولة - كل ذلك يسهم فى جعل استخدام السيارة الخاصة هو الاختيار الأفضل فى كثير من الأحيان.

وطبقاً (للتقرير السنوى للشركة السعودية للنقل الجماعى، ٢٠٠٤م) فإن الشركة السعودية للنقل الجماعى تملك ٢٥٥٦ حافلة لنقل الركاب منها ١٥٣٣ للنقل بين المدن، وهذا يمثل (٦٠٪) من إجمالى عدد الحافلات، والباقى يعمل فى مجال النقل داخل المدن . كما وسعت الشركة نطاق خدماتها وإبرام عقود لنقل الطلاب والطالبات وكذلك العمل فى نقل الحجاج فى مواسم الحج والعمرة.

بجانب ذلك يوجد هناك حافلات الكوستر، وهى حافلات تعمل داخل المدن وتعود ملكيتها إلى أفراد يقومون بقيادتها وتشغيلها، وهى وسيلة نقل تقليدية لم تتطور واقتصرت خدمتها على نقل العمالة الوافدة بشكل أساسى ولا تستطيع الأسرة أو حتى الأطفال استخدامها، ومن ثم تبقى مقصورة جداً على فئة من الناس وهى فئة العمالة الوافدة؛ فهى - إذن - وسيلة نقل محدودة ولا تقدم خدمة مقبولة تواكب الاحتياجات الفعلية للسكان. ومن أبرز عيوب هذه الخدمة هو قدم الحافلات ومظهرها غير المقبول وعدم صيانتها بشكل دورى؛ مما يتسبب فى أعطال دورية وعدم قدرة على تقديم خدمات للعائلات.

هذا وقد بلغ عدد حافلات الكوستر (٢٧٥٠) حافلة حتى عام ١٤١٩هـ مسجلة لدى إدارات المرور فى المناطق الرئيسة الثلاث (منطقة الرياض، والمنطقة الشرقية، ومنطقة مكة المكرمة)، فى حين أن عددها فى مدينة الرياض بلغ نحو (١٤٣٠) حافلة. تقدر حصة هذه الحافلات فى خدمة النقل العام داخل المدن (٨٠٪) من إجمالى الخدمة المحلية لنقل الركاب، ويرجع تاريخ هذه الحافلات إلى أكثر من (٢٠ عاماً). وتمر هذه الحافلات بالعديد من الصعوبات ويواجه ملاكها الكثير من المعوقات ويتسببون فى العديد من المشكلات المرورية داخل المدن، فيما ترغب وزارة النقل فى تنظيم حركة هذه الحافلات والرفع من مستوى خدماتها لتصل إلى المستوى المطلوب. (النقل والمواصلات، ٢٠٠٤م).

كما يوجد عدد من شـركات الليموزين والتاكسـى التى تسـهم فى نقل الركاب داخل المـدن خاصةً، ولقد بلغ عدد الشـركات العاملة فى هذا القطاع (٣٥٥) شـركة ليموزين تقريباً، وتشـغل أكثر من (٥٠٠٠٠) خمسين ألف سيارة ليموزين. ويعانى النقل العام فى المملكة عدداً من المشـكلات من أهمها المنافسـة غير المنظمة بين شركة النقل الجماعى وحافلات الكوسـتر والحافلات الخاصة؛ مما أدى إلى عـدم التوازن فى تقديم الخدمة ونسـبة الإركاب على بعـض الخطوط، وخاصةً فى مراكز المدن فـى المملكة، ومحدودية الحركة وعدم إعطاء الأولوية للتنقل بالحافلات، وتدنى نسـبة الإركاب على الحافلات لا سيما حافلات الشركة السـعودية للنقل الجماعى، وعدم توافر وسائل نقل عامة للنساء والعائـلات، ووجود عدد كبير من السـيارات الخاصة وغير المرخص لها تعمل فى مجال النقل العام فى بعض المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية. (Al- alwan, 2005).

وفى دراسـة (السـعيد، ١٤٢١هـ) تم التركيز على أهميـة دور النقل العام بصورة عامة والنقل العام فى مدينة الرياض بصورة خاصة. واستعرضت هذه الورقة الوضع الحالى للشركة السـعودية للنقل الجماعى مع التركيز على أهم المشكلات التى تواجه الشركة وتحول دون أدائها لمهامها الأساسية بالشكل الصحيح. وتختلف هذه المشكلات من حيث أن بعضها متعلق بطبيعة التخطيط العام للمدينة وبعضها متعلق بالخصائص الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع السـعودى. كما أن المشـاكل التشغيلية والمؤسسية وعدم تطبيق بعض القوانين التى تم إصدارها لحماية حقوق الشـركة – كل ذلك فاقم مشاكل الشركة لتوفير خدمة النقل العام داخل المدينة وأدى إلى تدنى مستوى الخدمة التى تقدمها الشـركة لمدينة الرياض، وذلك من خلال عدد من الخطوط التشـغيلية، حيـث انخفض عدد الخطـوط من (٢٢) خطـاً إلى (٨) خطوط فقط وتدنى نسـبة الإركاب. كما أوضحت الدراسـة أن الشـركة تنشـط فى مجالات أخرى خاصة فى مجال النقل المدرسـى، وفى النهاية أوضحت الورقة أهمية الاستثمار فى هذا القطاع ووضحت بعض الفرص المتاحة فى هذا القطاع.

كل هذه الأسـباب أسـهمت بشـكل كبير فى تأخر أنظمة النقل العام داخل المدن وتعطيل الاسـتثمار فيه، وبالتالى زيادة سيطرة المركبة الخاصة على احتياجات التنقل للأسرة السعودية. على الرغم من أن معظم المدن السعودية خاصة الكبرى منها تعانى فى الوقت الراهن مشـكلة غياب أنظمة النقل العام، خاصة فى ظل اسـتمرار انتشار التنمية العمرانية على مسـاحات شاسعة خارج حدود المدن والنطاق العمرانى، وزيادة مسـتويات الازدحام والتلوث. إلا أن المسـتقبل يحمل انعكاسات أكثر خطورة وسلبية على هذه المدن، فمستويات الازدحام المرورى على شبكات الطرق تشهد ارتفاعاً مطرداً نتيجة زيادة عدد رحلات المركبات عليها. (سعد، ٢٠٠٣م).

فعلى سبيل المثال، أوضحت إحصائيات الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض أن رحلات المركبات فى مدينة الرياض ستتضاعف خلال السنوات العشر المقبلة إلى نحو ١٠ ملايين رحلة / يوم وما يترتب عليها من آثار سلبية وتكلفة اجتماعية عالية للدولة التى سوف تضطر إلى إنشاء المزيد من الطرق وتوسعة شبكة الطرق الحالية. هذا فضلاً عن أن بعض فئات المجتمع من غير القادرين على تملك سيارة خاصة سوف تصبح خيارات التنقل أكثر صعوبة نتيجة تباعد المسافات بين المناطق السكنية والخدمات ومقرات العمل والتعليم وغيرها. (مجلة تطوير (العدد ٣٩)، ٢٠٠٤م).

ولقد أدى ازدياد تملك السيارات الخاصة إلى تدهور أوضاع غير المالكين للسيارات الخاصة أو غير القادرين على استخدام السيارات بطريقتين رئيسيتين. أولاً، أدت قلة الطلب على النقل العام إلى تخفيض الإعانات الممنوحة لهذه الخدمات وسحب الخدمات التى لا تستطيع تغطية التكاليف. وتعمل الشركة السعودية للنقل الجماعى (سابتكو) على تحسين أرباحها التشغيلية عن طريق تخفيض خدماتها داخل المدن دون العمل على استبدال هذه الخدمات بخدمات الحافلات الصغيرة. ثانياً، التوسع السريع للمدن وتبعثر خدماتها فاقم مشكلة الأشخاص غير القادرين على تملك السيارة الخاصة، وأسهم فى زيادة أهميتها لهم. وبالتأكيد إن السيارة الخاصة مريحة ولكنها تفقد جاذبيتها إذا كانت الشوارع مزدحمة فى الوقت الذى تكون فيه الرحلة ضرورية. (وزارة التخطيط، ١٤١٦هـ).

ثامناً - تجارب بعض الدول فى النقل العام:

فيما يلى وصف موجز لتجارب بعض الدول فى مجال تقديم خدمات النقل العام، لا سيما النقل العام داخل المدن. سوف يشمل هذا العرض مجموعة من الدول المتقدمة والنامية لمقارنتها والاستفادة منها فى مجال النقل العام فى المملكة العربية السعودية. وسوف تشمل مجموعة الدول المتقدمة كلاً من فرنسا وألمانيا وكندا والولايات المتحدة الأمريكية، فى حين سوف تشمل مجموعة الدول النامية تجارب بعض الدول العربية لقربها من تجربة المملكة العربية السعودية، كالتجربة اللبنانية وتجربة الإمارات العربية المتحدة وكذلك تجربة تركيا وسنغافورة. وفيما يلى ملخص لأهم هذه التجارب.

بشكل عام أدى احتكار القطاع العام تقديم خدمات النقل العام فى الماضى فى معظم المدن فى أغلب دول العالم إلى الحد من المنافسة، ولقد أدى هذا الاتجاه العالمى للاحتكار إلى تقديم خدمات أقل مما يجب تقديمه بأسعار السوق. هذا بدوره أدى

إلــى تقديم الدعم الضــرورى لهذا القطاع وحتى عملية الدعــم أصبحت صعبة جداً فى الفترة الأخيرة فى ظل العمل فى ســوق غير منظم. وبديلاً عن ذلك قامت بعض الجهــات المختصة حديثاً بإعداد مناقصات تنافســية لهــذا القطاع مما أتاح الفرصة للمنافســة بموجب عقود ثابتة الشروط يعاد التنافس عليها بعد انتهائها. وبشكل عام نجحت هذه الأســاليب الحديثة فى بعض المدن، مثل لندن، وســتوكهولم، وكوبنهاجن، وواشنطن، ودنفر، وجوهانسبرج، وملبورن. (Wendell, 2003).

التجربة اللبنانية:

تركز الإستراتيجية الوطنية للنقل فى لبنان على تطوير خيارات طويلة الأمد لسياسة النقــل ووضع أهــداف قابلة للقياس يجب تحقيقها. وتعتبــر إدارة الطلب على النقل شائعة بشكل كبير لحل معظم مشاكل النقل، إذ تستند إلى استخدام القدرات الموجودة والأكثر فاعلية، وبواســطتها يمكن تخفيف حركة السير إلى حد كبير فيعمل ذلك على حل تلك المشــكلات. ومن الخطــوات الفعالة التى اتخذت فى هذا المجال التشــجيع على عدم استخدام وسائل النقل الخاصة، والحث على تفضيل استخدام وسائل النقل العامة، وإدارة حركة الســير، ومواقف الســيارات، وتنظيــم الضرائب المفروضة على الوقود، وتحديث وتحســين أســطول النقل، وزيادة قدرة اســتيعاب الطرق (حميدان، ٢٠٠٣م). وكذلك تفضل الإستراتيجية الوطنية للنقل اعتماد إستراتيجيات تشجع على اســتخدام أفضل تكنولوجيا متوافرة، وذلك بسبب محدودية الموارد واعتماد إجراءات مكملة كتحسن نوعية السيارات المستخدمة والوقود والصيانة وغيرها.

لقد أوضحت ورقة (كنعان، ١٤٢١هـ) تجربة لبنان فى مجال النقل العام، فأشــارت الورقة إلى أنه فى بيروت تبلغ نســبة ملكية الســيارة (٣٣٠) سيارة لكل ١٠٠٠ نسمة. وتمثل الرحلات اليومية بواسطة السيارة الخاصة (٦٩٪) فيما تمثل الرحلات اليومية بالحافــلات (١٦٪). وأوضحت الورقة أهمية اســتفادة مشــروع الخط الحديدى من وجود الخــط الحديدى القديم الذى يربط المدينة بضواحيهــا. وقد اقترحت الورقة ثلاثــة وســائط للنقل هى: النقل الســريع بالحافلات، والســكك الحديدية الخفيفة والثقيلــة. وأن يكون هناك معاييــر محددة لطبيعة هذه الخدمــات ويتم تمويلها من خلال بنود مخصصة للنقل. ويمكن أن يشــارك القطاع الخاص فى ذلك بشــرط أن يكون الدور الرئيســى للدولة فى تقديم هذه الخدمة، بحيث تكون النظرة إلى الربحية أكثر واقعية لهذه المشــاريع، ويكون هناك جهة معنية قادرة على اتخاذ القرار بالتنسيق والتعاون مع الجهات الأخرى ذات العلاقة.

تجربة الإمارات العربية المتحدة:

تعتبر خدمات النقل العام فى الإمارات العربية المتحدة الشريان الرئيسى الذى يسهم فى بناء التنمية الاقتصادية والاجتماعية. لقد أخذت مساهمة قطاع النقل فى الناتج المحلى الإجمالى منحنياً تصاعديًا فى السنوات الأخيرة، مما يحتم أهمية اعتماد نظرة شاملة ورؤية إستراتيجية واضحة المعالم والأهداف لهذا القطاع المهم والحيوى للاقتصاد الوطنى. ورغم التركيز الذى أولته دولة الإمارات العربية المتحدة لتطوير وتحسين هذا القطاع إلا أن هناك بعض الصعوبات التى ظهرت ومن أهمها عدم مواكبة الوضع التنظيمى والمؤسسى للنمو الكبير الذى حققه هذا القطاع. هذا بالإضافة إلى عدم وجود تخطيط شامل ورؤية واضحة لهذا القطاع.

لقد أوضح (هرتزبيرغ، ١٤٢١هـ) أن قطاع النقل فى الإمارات العربية المتحدة، لا سيما قطاع النقل العام، خطا خطوات سريعة ومتلاحقة فاقت الكثير من التوقعات. فالإمكانات الاقتصادية الكبيرة أسهمت بشكل كبير فى بناء شبكات الطرق داخل الإمارات والرابطة للإمارات بعضها ببعض وبالدول المجاورة وفق مواصفات عالمية عالية. ولقد مرت تجربة تطور هذا القطاع بثلاث مراحل هى. أولاً: المرحلة الأولى حيث تركزت أهداف التنمية على التوسع الأفقى واعتمدت السياسات واتخذت الإجراءات لتلك المرحلة وتم إنشاء هياكل مؤسسية اقتصادية واجتماعية وتنفيذ مشروعات البنية التحتية لهذا القطاع. ثانياً: المرحلة الثانية حيث اعتمدت مسارات التنمية منحنى التوسع الرأسى وسياسة تنويع المصادر وتطوير القوانين والسياسات والقرارات فى إنشاء مؤسسات جديدة فى هذا القطاع. ثالثاً: المرحلة الثالثة، وقد بدأت منذ نهاية التسعينيات ومازالت مستمرة حتى الآن، وتهدف هذه المرحلة إلى وضع آليات وتحسين الخدمات المقدمة على هذا القطاع الحيوى وزيادة سرعة الأداء ورفع كفاءة هذا القطاع. فالقطاع الحكومى يسيطر بشكل أساسى على هذا القطاع من طرق وجسور وأنفاق ومركبات وخطط لتشغيل هذا القطاع، ويوجد هناك أكثر من جهة حكومية معنية بهذا القطاع ومخولة بسن القوانين ووضع الخطط والسياسات المتعلقة به.

وتوضح تجربة أبو ظبى فى مشاريعها المقترحة لتطوير أنظمة سكك حديد متطورة مواكبة لمتطلبات التنمية الشاملة فى الإمارة مثالاً على التجربة الناجحة التى خطتها دولة الإمارات العربية المتحدة ممثلة بإمارة أبو ظبى فى مجال النقل العام . حيث تم درسة جدوى وتحليل ثلاثة مشاريع لتطوير وإدخال نظام نقل عام بالقطارات، ويشمل المشروع الأول تطوير نظام نقل حضرى عام لخدمة المدينة ككل، والمشروع الثانى لربط المدينة بالمطار الدولى والمناطق السكنية، إلى جانب مشروع خط حديدى طويل يربط

أبــو ظبى ودبى والفجيرة والعــين. ولقد أوضحت هذه التجربــة أهمية وفوائد هذه المشاريع الاجتماعية والاقتصادية والبيئية. (هرتزبيرغ، ١٤٢١هـ).

تجربة تركيا:

قدمت الحافلات والحافلات الصغيرة وســيارات التاكسى خدمات النقل العام فى الماضــى ولســنوات طويلة فى الكثير من المدن فى دول العالــم النامى ومنها المدن فى تركيا. أما فى الوقت الحاضر فى المدن الكبرى حول العالم وفى المدن الرئيســية فى تركيا أصبحت هناك حاجة إلى وسائل نقل أخرى، مما شجع المعنيين بالنقل العام على توفيــر خدمات النقل العام بالقطارات والقطارات تحــت الأرض والقطارات الخفيفة لمواجهة زيادة الطلب على النقل وخاصةً فى أوقات الذروة. لكن تعدد وسائل النقل فى المناطق الحضرية، لا ســيما المدن الكبرى، يحتاج إلى تنسيق وتكامل بين هذه الوسائل للوصول إلى نظام نقل جيد وفعال. ومما لا شــك فيه أن التنســيق بين وســائل النقل المختلفــة يقود إلى ســهولة الحركة، والتكامل فى جدولة الرحــلات، والتغطية لمناطق واســعة من المدينة، ورسوم خدمة مقبولة للمستفيد مما يؤدى إلى نظام نقل مستدام. (Krzyczkowski, and others,1993).

يؤدى التكامل والتنسيق بين وسائل النقل المختلفة دوراً مهماً وحيوياً لكى يتم التنقل من وسيلة نقل إلى أخرى بسهولة والوصول إلى نظام نقل فعال ويحد قدر الإمكان من التداخل فى الخدمة والتنافس. كما أن التكامل بين وســائل النقل المختلفة ضرورى لتقــديم خدمات نقــل عام متنوعة فى المدينــة. هذا بجانب أن الكفــاءة والفاعلية لنظــام النقل فى المدن التركيــة تقاس من خلال التكامل وعمليات التحول من خدمة إلــى خدمة أخرى فــى المدينة. وفى المدن الكبرى فى تركيا، مثل مدينة إســطنبول والتى بلغ عدد سكانها أكثر من (١٠) ملايين نسمة، لعبت عملية التكامل بين وسائل النقل المتاحة دوراً مهماً جداً فى تحقيق الكفاءة فى تقديم الخدمة واستمراريتها. (State Institute of Statistics, 2005).

ولقــد أوضحت التجربة التركيــة بكل جلاء وبالتحديد فى مدينة إســطنبول وفى المدن التركية الكبرى ضعف التنسيق بين وسائل النقل المختلفة، حيث تعمل الحافلات والحافــلات الصغيرة وقطارات المترو بدون أى تنســيق بينهما. والعمل بهذه الطريقة العشوائية وغير المخططة أدى إلى عدم التكامل بين وسائل النقل المختلفة، وهذا بدوره انعكس بشكل سلبى على خدمة النقل العام وأدى إلى عدم تحقيق الفاعلية لنظام النقل العام، وكذلك الرفع بمستوى الخدمة للمستوى المطلوب. (Akin, 2005).

تجربة سنغافورة:

حرصت الحكومة السنغافورية على تشجيع استخدام وسائل النقل العام والحد من استخدام السيارة الخاصة للتنقل من خلال تطبيق العديد من السياسات التى تشجع على استخدام النقل العام، وكذلك السياسات التى تحد من استخدام وسائل النقل الخاصة. يوجد هناك ثلاث وسائل نقل عام رئيسية للتنقل فى مدينة سنغافورة وهى القاطرات، والتاكسى، والنقل العام بالحافلات. ويهدف نظام النقل العام فى سنغافورة إلى توفير خدمة نقل عام مريحة، وثقة، وآمنة، ورخيصة مقارنة بوسائل النقل الخاصة. وتعمل وسائل النقل المختلفة بالتنسيق فيما بينها ويمكن استخدام تذاكر النقل العام فى كل وسائل النقل العام. وقد بدأت هذه التجربة منذ عام ١٩٩٠م، وقد بدأت فى البداية بتجربة استخدام الحافلات كوسائل نقل مغذية للنقل بالقاطرات للحد من الازدواجية فى تقديم الخدمة. وتوافر بشكل عام خدمة النقل العام التنقل لنحو (٤٠٪) من سكان المدينة.

بجانب هذه الوسائل التشجيعية لاستخدام وسائل النقل العام استخدمت الحكومة السنغافورية سياسات للحد من استخدام وسائل النقل الخاص للتنقل من أهمها زيادة الضرائب على البنزين، وزيادة تكلفة المواقف خاصةً فى المنطقة المركزية من المدينة، وفرض الضرائب على استخدام الطرق لوسائل النقل الخاص، ووضعت نسباً محددة لتملك المواطن لسيارات النقل الخاص، وفرض رسوم عالية لتملك السيارة الخاصة. كما وضعت حداً لاستخدام وسائل النقل الخاصة داخل المدينة خاصةً فى أوقات الذروة وهى من الساعة السابعة والنصف صباحاً حتى الساعة العاشرة والربع ومن الساعة الرابعة والنصف مساءً حتى الساعة السادسة والنصف. كما حددت ساعات استخدام وسائل النقل الخاصة فى أيام العطل الأسبوعية. ولقد أسهمت هذه السياسات فى نجاح وزيادة استخدامات النقل العام للتنقل فى المدينة والحد من استخدام وسائل النقل الخاصة. (هامة Sridharan, 2003).

تجربة فرنسا:

فى محافظة باريس تعد مدينة باريس والمنطقة المحيطة بها المنطقة الأكثر اكتظاظاً وازدحاماً فى فرنسا. هذا على الرغم من وجود عدة بلديات إلا أن الحكومة الفرنسية أنشأت هيئة مستقلة باسم " هيئة تنظيم النقل ". وعلى النقيض من باقى المحافظات فى الدولة فإن هذه الهيئة غير مرتبطة بالبلديات أو مؤسساتها، وقد تميزت مدينة

باريس عن باقى المدن بالأعداد الكبيرة من الشركات التى تدير عملية النقل فيها ومن أهم تلك الشركات، أولاً: (الإدارة المستقلة للنقل فى مدينة باريس)، حيث تعتبر هذه الإدارة المشغل الرئيسى للنقل فى المدينة، وهى إدارة مستقلة مالياً وتقنياً وتقوم هذه الإدراة أيضاً بالدراسات لظاهرة النقل، واقتراح مشاريع نقل جديدة، واقتراح خطوط جديدة. تقدم هذه الدراسات الهيئة المستقلة للنقل للموافقة عليها وأخذ القرارات المناسبة حيالها والقيام بعملية التنظيم المطلوبة. ثانياً: (الشركة الوطنية للسكك الحديدية)، وهى جهاز حكومى تملكه الدولة، وقد أنشئت بقانون أصدر فى عام ١٩٨٢م؛ بهدف تأمين نقل الركاب والبضائع وأحد أقسام هذه الشركة يعمل أيضاً فى محافظة باريس بنفس الشروط الممنوحة للإدارة المستقلة للنقل فى مدينة باريس. ويقوم هذان الجهازان بالجزء الكبير من تقديم خدمة النقل العام، أما الدور المتبقى فهو محدود جداً أى ما يمثل ما نسبته (٧,٥٪) من الخدمة فيقوم به تجمعان رئيسان للشركات الخاصة. وعلى الرغم من العدد الكبير من الشركات العاملة فى قطاع النقل العام إلا أن عمليات الدمج بين هذه الشركات ما تزال تتم بشكل مستمر؛ وذلك بهدف تقليل تكلفة التشغيل والرفع من مستوى الخدمة.

وتمثل تجربة النقل العام بالحافلات فى باريس نموذجاً لنجاح تجربة النقل العام حيث تقوم هيئة النقل فى مدينة باريس باستخدام (٤٠٠٠) حافلة لخدمة (٢٤٧) خط خدمة، ولعدد ركاب يبلغ (٨٧٥) مليون راكب سنوياً. وقد أثبتت هذه التجربة أن المسارات العادية للحافلات، والإدارة المرورية الحديثة، واستخدام أنظمة التحكم لم تكن كافية وحدها لحماية الحافلات من الازدحامات المرورية. لذا تم تطبيق سياسة فصل مسارات خاصة للحافلات، واتخاذ معايير أكثر كفاءة لتوفير الأولوية لحركة الحافلات. كما تم تصميم محطات ومواقف جذابة ومريحة، كما تم جلب حافلات جديدة وحديثة، وتعديل الخدمة لتواكب أنماط الطلب على التنقل، بالإضافة إلى استخدام وسائل متقدمة لإدارة التشغيل وتوفير المعلومات الكافية للركاب. (أورفيه، ١٤٢١هـ).

وتنظم عملية النقل العام نقابة العاملين فى النقل فى مدينة باريس، وهذه النقابة هى المسئولة عن نوعية الخدمة، واختيار وسائل التشغيل، والنظم التقنية المستخدمة على وسائل النقل، وتعرفة الركوب. هذا على الرغم من أن البلديات والحكومات المحلية قد تصل إلى اتفاقيات مع المشغلين الرئيسين على مجمل القضايا المتعلقة بالنقل العام من أجل تطوير هذه الخدمة. وفى مدينة باريس، كما فى أغلب المدن الأوربية، يُعَدُّ الاستثمار فى البنية التحتية من مسئولية الجهات الحكومية المعنية،

وتقوم شـركات القطاع الخاص بتشـغيل هذه الخدمات أو جزء منها. كما تتولى هيئة تنظيم النقل مسئولية وضع التعرفة أو تسعيرة التذاكر المختلفة، وهى تبنى على أساس مناطق النقل ونوع التذكرة إذا كانت يومية أو أسبوعية أو شهرية أو سنوية وهناك تذاكر خاصة بالمواطنين المسنين والأطفال الصغار. وكذلك يتم تشجيع الموظفين الحكوميين من خلال إعطائهم تذاكر مخفضة يستخدمونها للتنقل بين منازلهم وأعمالهم.

أما فى محافظة ليون، وهى تتكون من (٥٥) بلدية، وتعرف أيضاً بليون الكبرى، فقد تنامى فيها عدد السكان وتباعد عن مركز المدينة؛ مما أسهم فى أن أغلب التنقلات تتم بواسـطة وسائل النقل الخاص. فعلى سـبيل المثال فى عام ١٩٩٨م فاق عدد الرحلات (٤) ملايين رحلة، منها ثلاثة ملايين تتم بوسائط النقل الخاصة. وتأتى ليون بعد مدينة باريـس من حيث ضخامة نظام النقل العـام. ولقد تميز نظام النقل العام فى محافظة ليون بوجود أربعة خطوط نقل تحت الأرض ومائة خط للحافلات، ومائة وعشرة خطوط لحافلات المدارس، وحافلتان كهربائيتان. كما هو الحال فى محافظة باريس فإن لنظام النقل فى ليون اسـتقلالية خاصـة، ولقد حقق هذا النظام تطـوراً ملحوظاً فى تقديم الخدمات وتلبية الحاجة المستمرة للنقل. وتتولى مؤسسة سيترال - وهى مؤسسة عامة ذات استقلالية مالية وإدارية خاصة، وتتقاسمها بالتساوى حكومتان محليتان، وهما هيئة مقاطعة ليون والمجلس الاستشارى العام لمقاطعة ليون - مسئولية تحديد التطوير اللازم لقطـاع النقل، بالإضافة إلى تحديد التعرفة على الخدمـة. وتمويل وإدارة نظام النقل وتوسعته، والإشـراف على الخدمة العامة، وتحديد جودتها، والسلامة، والإشراف على أعمـال الصيانة. والتحكم فى عمليات التشـغيل وتطبيق المخالفات، وتحديد الجداول الزمنية لنقل الركاب على الخطوط وإعداد الدراسـات. ومن مميزات وجود مؤسسـة مسـتقلة لتكون المسئول المباشـر عن النقل العام ضمان الدعم المالى لنظام النقل العام، وابتكار وسائل جديدة لتطوير الأنظمة التشغيلية للنقل. (Renne and Wells, 2003).

تجربة ألمانيا الاتحادية:

توضح تجربة ألمانيا الاتحادية أن اسـتمرار تزايد الاعتماد على السـيارة الخاصة والحاجة الإنسـانية المستمرة للتنقل تؤدى إلى زيادة الفجوة بين كثافة الحركة المرورية والطاقـة الاسـتيعابية للطرق. هذا بـدوره أدى إلى وضع الحلول للمشـاكل الحالية والمتوقعة مستقبلاً من خلال تطبيق إستراتيجية "ادفع" و"اسحب" والتى يتأثر بها النقل الخاص سلبياً من خلال الضرائب والتحكم فى طرق الوصول، وفرض سياسات ورسوم استخدام المواقف، وفرض رسوم على الدخول للمناطق المزدحمة. بهذه الطريقة يمكن

أن يتم سحب الركاب من السيارات الخاصة ودفعهم للركوب فى وسائل النقل العام، من خلال تقديم مستوى خدمة متميز وتأمين نظام مقنع وذى مستوى سلامة جيدة. ويمكن تحقيق ذلك من خلال أخذ الإجراءات الكفيلة بتطوير النظم الحضرية الذكية كأنظمة وخدمات النقل الذكية، وأنظمة الإدارة المرورية، وأهمية تحقيق التكامل بين جميع وسائط النقل. (بوت، ١٤٢١هـ)

وفى ولاية هامبورغ، حيث تمثل مدينة هامبورغ المدينة الكبرى، تتولى هيئة النقل فى هامبورغ مسئولية تنظيم النقل فى الولاية. وتعتبر هيئة هامبورغ من الهيئات الرائدة فى مجال تنظيم النقل فى ألمانيا ومن الأوائل فى القارة الأوربية التى أقامت النظام التعاونى فى قطاع خدمات النقل العام، حيث تخدم وسائل النقل العام ٢.٦ مليون شخص فى مدينة هامبورغ والمحافظات المجاورة لها وتقوم بأكثر من (٤٨٢) مليون رحلة سنويًا. كما أن هناك (١١) شركة عامة وبعض الشركات الأخرى الخاصة التى تقوم بالتشغيل وفق اتفاقيات تعاون مشتركة فيما بينها. (Renne and Wells, 2003).

ولتنظيم قطاع النقل العام فى مدينة هامبورغ أنشئت شركة محدودة وزعت حصصها بين بلدية هامبورغ وبعض الشركات العامة والخاصة العاملة فى المدينة، ومن مهام هذه الشركة ما يلى: التخطيط لنظام النقل العام من خطوط ومحطات ومواقف ركاب، والعمل على وضع الخطط الخاصة بالنقل العام، وتحقيق الفائدة للجميع من نظام النقل العام، وتوقيع عقود خدمات النقل وإنشاء الأجهزة المعنية بالتحكم وتحسين أداء الخدمة، وعمل الإحصاءات والتعداد للركاب على الخطوط المختلفة فى المدينة، ودراسة وتحديد خطط التوسع للشبكة من خلال إحداث خطوط جديدة، والتعاون والتنسيق مع مؤسسات خدمات النقل العام، وتوقيع العقود التشغيلية وتوزيع العوائد بين الشركات المختلفة والحفاظ على مستوى جودة الخدمة. (Renne and Wells, 2003).

أما فى ولاية برلين. حيث تمثل مدينة برلين المدينة الكبرى والتى يسكنها (٤,٤) مليون نسمة وتبلغ ملكية السيارة (٣٥٣) لكل (١٠٠٠) نسمة، وعلى الرغم من ذلك تبلغ نسبة الرحلات التى تتم بواسطة النقل العام أكثر من (٣٠٪) من مجموع الرحلات فى المدينة (بوت، ١٤٢١هـ)، يوجد هناك شركتان تشغلان خطوط النقل قبل أن تتوحد برلين فى عام ١٩٩٢م، بعد هذا العام تم توحيد الشركتين المشغلتين لخطوط النقل فى المدينة فى هيئة واحدة تعنى بأمور النقل، وفى عام ١٩٩٤م أقرت قوانين حولت الشركة الموحدة من ملكية الدولة إلى شركة مساهمة ذات مسئولية محدودة وذات استقلالية ذاتية تخدم أكثر من (٦.١) مليون فى مدينة برلين والمناطق المحيطة بها. وهى الشركة الوحيدة التى تقوم بتشغيل قطاعات النقل فى كامل ولايتى برلين وبراندينبرغ. ومن

مهام هذه الشـــركة التخطيط لنظام النقل العام، تحديد تعرفة النقل لمختلف المناطق، وتنســيق الجداول الزمنية، وتمويل عمليات التشغيل. ولقد تم تقسيم مناطق الخدمة إلـــى ثلاث مناطق منطقة (أ) وهى منطقة داخل برلـــين، والمنطقة (ب) وتمثل الحدود المتاخمة لمدينة برلين، والمنطقة (ج) وهى المنطقة التى تمتد ١٥ كيلومتراً خارج المنطقة (ب). ولقد تم وضع تعرفة مختلفة لكل منطقة، وتســتخدم التذاكر الشهرية والسنوية مـــن قبل (٨٠٪) من ركاب الشـــركة، وهذا دليل على نجاح الشـــركة فى تقديم خدمة النقل العام داخل منطقة برلين وما حواليها. ويمكن للركاب من الحصول على التذاكر مسبقة الدفع من المواقف الخاصة بالقاطرات والحافلات ومحلات بيع السجائر، ويتم الآن العمل على إصدار تذاكر بلاستيكية ممغنطة قابلة لإعادة التعبئة. وفى كل حقول عملها ما زالت الشركة تحافظ على هامش التنافس ووضع الخطط اللازمة للمحافظة على نوعية الخدمة المقدمة للركاب بأقل التكاليف.

ولقـــد لخص (تشورزوســـكى، ١٤٢١هـ) أهم الدروس المســـتفادة من تجارب الدول الأوروبية فى مجال النقل العام. حيث أوضح أن معظم المدن الأوروبية تقوم بإعادة هيكلة نظـــام النقل العام فيها لتحقيق الاســـتدامة البيئية لهذه النظـــم، وأن نظم النقل العام ما زالت تؤدى دوراً مهماً فى توفير ســـبل التنقل لفئات المجتمع التى لا تملك مركبات خاصة وكذلك وســـيلة لتجنب الازدحام لشريحة كبيرة ممن يمتلك المركبات الخاصة، وأن رفع كفاءة وفعالية نظام النقل العام لا تقتصر على تشييد نظم جديدة عالية الكلفة بل يتم من خلال تحســـين اســـتخدام المعدات والبنية التحتية للأنظمة القائمة. أيضاً أوضحت هذه التجارب أن الإدارة النوعية والتنسيق بين مختلف وسائط النقل تستخدم بشكل متزايد لرفع كفاءة أداء نظام النقل العام، كما أن هناك ميلاً متزايداً نحو الفصل بـــين هيئات نظم النقل العام والجهات العاملة على تشـــغيل هذه النظم، كما أن ســـبل التمويل وتعرفة اســـتخدام النقل العام من الأمور المهمة جداً، حيث أثبتت التجارب أن هنـــاك فرصة ضئيلة جداً لتوفير تكاليف تشـــغيل نظام النقل العام من خلال تحصيل الرسوم وأنه لا بد من دعم تمويل وتشغيل نظام النقل العام من مصادر أخرى.

تجربة كندا:

أوضحت التجربة أن نظام النقل العام بدأ مدعوماً منذ عام ١٩٦٠م فى كندا على الرغم من أن هذا لا يعنى أن جميع مشـــغلى خدمـــة النقل العام ينتمون للقطاع العام. كما تطرقت دراســـة (ســـميس) إلى أربعة أشـــكال من التنظيم للنقل العام مع إيضاح

إيجابيات وسـلبيات كلٍ منها، وهى تخصيص إدارة مـن إدارات البلدية، أو وكالة غير مسـتقلة لخدمة بلدية واحدة، أو وكالة مستقلة لخدمة عدد من البلديات المختلفة، أو شـكل آخر يستنبط من الأشكال السابقة. كما تم تشخيص الوضع للنقل العام فى كل من (تورنتو ٤,٥ مليون نسـمة) ومونتريال (٣,٥ مليون نسـمة) وأوتاوا (مليون نسمة) وفانكوفر (٣٠٠٠ مليون نسمة). ولقد أوضحت التجربة الكندية أنه على الرغم من أن النقل العام هومسـئولية القطاع العام، غير أنه يلاحظ تزايد مشاركة القطاع الخاص فى هذا القطاع المهم. حيث يقوم بعض المشـغلين من القطاع الخاص بتشـغيل بعض أنظمـة النقل العام الصغيرة، إلى جانب قيامهم بتشـغيل بعض الأنشـطة والخدمات المحددة عن طريق العطاءات. ومثالاً على ذلك تم تشـييد نظام قطار فانكوفر الطائر على أساس (BOT) وهو نظام التشييد والتشغيل بواسطة القطاع الخاص ثم التحويل للقطـاع العام. لكن هذا لا يغير من أهمية التخطيط للخدمات والإشـراف عليها من قبـل القطاع العام. وقـد برهنت التجربة الكندية أن النقل العام يمكن أن يكون جاذباً لفئات المجتمع الوسـطى حتى فى المجتمعات التى تعتمد على السيارة فى التنقل، كما أبرزت الورقة أهمية التكامل بين إدارة النقل العام والجهات الحكومية الأخرى، ووجود مصـادر تمويل ثابتة لتوفير هذه الخدمة، وإعطاء هذه الإدارة الاسـتقلالية فى اتخاذ القرارات لا سيما ما يتعلق بالتشغيل. (سميس، ١٤٢١هـ).

تجربة الولايات المتحدة الأمريكية:

تمثل تجربة الولايات المتحدة الأمريكية فى مجال الشراكة بين القطاع العام والخاص والمنافسة فى تقديم خدمات النقل العام تجربة فريدة ومتميزة؛ لما تمثله هذه التجربة مـن دور رائد فى تبنى الطرق التنافسـية لإدارة عمليات واسـتثمارات النقل. حيث دفعت زيادة حركة السيارات والازدحامات المرورية فى المدن متخذى القرار على وضع إسـتراتيجيات تسهم فى جذب سائقى السيارات لاستخدام وسائل النقل العام، وزيادة الاعتمـاد عليه للتنقـل داخل المدن. ولا عجب فى أن نلاحـظ تضاعف الإنفاق على خدمات النقل العام فى أغلب المدن الأمريكية. وهذا بدوره حدا بالسلطات المحلية فى أخذ الإجراءات الكفيلة بالحد من التكاليف وفتح باب المنافسة فى هذا القطاع لتقديم أفضـل الخدمات بأقل التكاليف من خلال المناقصات التنافسـية على تقديم خدمات النقـل العام. فى حين ما زالت السـلطات المحلية تحتفظ بحقهـا فى تحديد نوعية الخدمات التى يجب توفيرها، ومسـتويات الخدمة، ومستوى أسعار هذه الخدمات فى حين يتولى القطاع الخاص عملية تقديم هذه الخدمة من خلال المنافسة العامة.

كمـــا يمثل النقل العـــام فى الولايات المتحـــدة الأمريكية أهم وســـيلة للتنقل داخل المدن وبين المدن والولايات، إذ إن الولايات المتحدة الأمريكية ذات مســـاحة شاســـعة، ويقتضى التنقل بين ولاياتها ومدنها وسائل نقل تتمتع بالدقة فى المواعيد وسبل الراحة والسلامة. وتقوم أكثر من (٦٠٠٠) شركة نقل بتشغيل وسائل النقل العام فى الولايات المتحدة الأمريكية، وتتكون وسائل النقل العام بشكل أساسى من الحافلات والقطارات وقطـــارات الإنفاق فى المدن الكبرى والقطارات الخفيفة. وتقدم تلك الشـــركات أكثر من خدمة فى مجال النقل العام، ويقوم بعضها بالتعاقد مع مشغلين، بهدف زيادة عدد مقدمى الخدمة ولتوفير خدمات أفضل فى مجال النقل العام. وتمتلك هذه الشركات أساطيل كبيرة لمقابلة احتياجات النقل وتمثل الحافلات النسبة الكبيرة منها، حيث تبلغ نســـبتها لأكثر من (٥٨٪). ولقد نما عدد مســـتخدمى وسائل النقل العام بمعدل (٧٪) سنويا فى الفترة من عام ١٩٩٠م حتى عام ٢٠٠٠م فى معظم المدن فى الولايات المتحدة الامريكيـــة. ويعزو البعض هذه الزيادة إلى العوامل الاقتصادية التى توافرها وســـائل النقل العام للتنقل، والتوسع العمرانى الكبير فى أغلب المدن الأمريكية مما جعل التنقل يحتاج إلى وقت وتكلفة أكبر من الســـابق، والسياســـات التـــى اتخذتها الجهات المعنية بالنقل فى معظم هذه المدن. (Thompson, Brown , 2006).

ولقد ركزت دراســـة (شـــوزيم، ١٤٢١هـ) على زيادة مشاركة القطاع الخاص بصورة تدريجية فى تملك شـــركات النقل العام حيث كان فى الســـابق القطاع العام هو المالك لمعظم هذه الشـــركات. ويرجع الســـبب فى ذلك إلى عدة عوامل من أهمها الضغوط المتزايدة علـــى الميزانية، والحاجة إلى تطبيق التقنيات الحديثة فى مجال النقل العام، والسياســـات العامة على مســـتوى الولاية والحكومة الفيدرالية فـــى الولايات المتحدة المشـــجعة لمشـــاركة القطاع الخاص. وقد بدأ فى الفترة الأخيرة القطاع الخاص فى المشـــاركة فى التخطيط للنقل، والخدمات، والتشغيل والصيانة، والمشاريع الأساسية. وهذه المشـــاركة لا تلغى أهمية دور القطاع العام فى المشـــاركة، لا ســـيما فى المشاريع الكبرى. ولقد أوضحت التجربة الأمريكية أن مشاركة القطاع الخاص تتطلب تحديداً واضحاً للأهداف، مع الأخذ فى الاعتبار أن هذا القطاع يسعى لتحقيق الربح من هذه المشـــاركة. كما أوضحت التجربة أن النجاح يعتمـــد على حماية تكامل النظام وتوفير الجودة، مع الأخذ فى الاعتبار تجزئة الســـوق، ولجذب القطاع الخاص فى المشـــاريع الكبيرة لا بد من توحيد الجهود فيما بينها.

ولقد أوضح (شـــوزيم، ١٤٢١هـ) فى دراســـة أخرى عن تجارب أمريكا الشـــمالية فى التنظيمات المؤسســـية الكفيلة بتوفير إدارة فاعلة للنقل العام، حيث إن مسئوليات

وواجبـات النقل العام تتطلب القيام بمهـام تنظيمية، وضمان التمويل، ووضع وتطبيق الخطط قصيرة وطويلة المدى، وتوفير الخدمة. كما أن الدراسة أشارت إلى أنه يمكن أن يتم على المسـتوى القومى وضع السياسـات العامة للنقل العام، وتشـجيع الأفكار الجديدة لتوفير التمويل، ووضع الأولويات لتمويل الاسـتثمارات، ومشاريع التحسينات الكبيـرة. وبينما يتم على مسـتوى المنطقة وضع الخطـط الطويلة المدى، يكون وضع الخطط قصيرة المدى والتطبيق من مسئوليات تنظيمات أخرى أصغر.

وفى مدينة سـان فرانسيسـكو يوجد عدد كبيـر من هيئات النقل العـام التى تقدم خدمـات النقل من خلال المناقصات العامة بين عدد من الشـركات التى تتنافس لتقديم هذه الخدمة، حيث تقدم شـركة سان ماثيو كاونتى ترانزيت أكبر قدر من الخدمة وتقوم بتشـغيل معظم خدماتها وسط مدينة سان فرانسيسكو بواسـطة حافلات النقل العام. حيث تقوم جهات أخرى بتشـغيل أجزاء أخرى من المدينة، وتسـتخدم وسائل نقل أخرى مثل السـيارات الكهربائية والقطارات الثقيلة والقطارات الخفيفة. وتمثل شبكات النقل العام فى مدينة سـان فرانسيسكو إحدى أفضل شبكات النقل العام فى الولايات المتحدة الأمريكية. ويوجد فى المدينة أكثر من (٢٠) شـركة نقل بالحافلات، وأربع شركات للنقل بالقطارات، وشـركتان للنقل بالقطار الخفيف، وأربع قوارب كبيرة للتنقل فى خليج سان فرانسيسكو، هذا بجانب العديد من وسائل النقل الأخرى الصغيرة. وفى عام ٢٠٠٠م تم نقل أكثر من (١,٢) مليون راكب يومياً وتمثل الرحلة للعمل أكثر من (٤٥٪) من مجمل هذه الرحلات اليومية . وتعمل جميع أنظمة النقل المختلفة بشكل تكاملى بعضها مع بعض فى المدينة وهذا هو أحد أسباب نجاحها. (Golub, Valentin, Deakin, 2006).

أمـا مدينة نيويـورك فهى ذات وضع خاص من ناحية حجمها وكثافتها السـكانية واسـتخدامها لوسائل النقل العام. وفى كل يوم تنقل قطارات الأنفاق أكثر من (٤,٥) مليون راكب يومياً، وتنقل وسـائل النقل بالحافلات أكثر من (٢,٥) مليون راكب يومياً، ويوجـد هناك أكثر من (٣٥) حافلة خاصة تنقل أكثر من (٢٠٠٠٠) راكب يومياً. رغم حجم وتنوع وسـائل النقل المختلفة إلا أن مدينة نيويورك تعانى مشـكلة حقيقية، وهى أن وسـائل النقل بالحافلات العاديـة يعتريها البطء فى الحركـة نتيجة الازدحامات المرورية فى المدينة، والتوقف المستمر والمتكرر. هذا بدوره أثر بشكل كبير على مستوى الخدمة، ومدى الثقة فى هذه الخدمة. وهذه المشـكلة تم ملاحظتها من قبل المعنيين بأمور النقل فى المدينة ولذا تم تشـكيل فريق عمل ليحدد مسـارات محددة لوسـائل النقـل بالحافلات لكى تتم معاملاتها معاملة خاصـة وتعطى الأولوية فى الحركة فى المدينة. (McNamara, Zimmerman, Orosa, Levinson, and Sampson, 2006).

خلاصة التجارب الدولية ومدى الاستفادة منها فى تجربة المملكة:

بعد دراسة التجارب الدولية فى مجال النقل العام، سواء كانت تجارب الدول النامية أو الدول المتقدمة، يتضح بشكل كبير أهمية مشاريع النقل العام، إذ تعتبر هذه المشاريع من أهم مشاريع البنية التحتية الخدمية؛ لما يترتب على قيامها من آثار إيجابية فى مختلف شرائح المجتمع ونشاطاتهم الاقتصادية والاجتماعية والعسكرية وجميع نواحى الحياة. وتعد مشاريع النقل بشكل عام والنقل العام بشكل خاص من ضروريات التنمية الوطنية المتوازنة التى ينبغى أخذها فى الاعتبار وإعطاؤها الأولوية فى الدعم والاستثمار فيها. ولقد أوضحت التجارب تعدد طرق الاستثمار فى هذا القطاع وزيادة مشاركة القطاع الخاص بشكل كبير فى هذا القطاع خاصةً فى السنوات الأخيرة فى أغلب الدول لا سيما المتقدمة منها. كما أن الرسوم التى تفرض على استخدام البنزين والطرق والغرامات على المخالفات على الطرق ونحوها من الرسوم والضرائب ذات العلاقة يمكن أن تخصص لتطوير وتحسين خدمات هذا القطاع الحيوى والمهم. ورغم أهمية هذا القطاع إلا أنه لم يتم التركيز عليه بشكل كبير فى خطط التنمية السابقة فى المملكة العربية السعودية. والدرس الذى يجب الاستفادة منه من هذه التجارب لتجربة المملكة العربية السعودية هو أهمية التركيز على هذا القطاع المهم والحيوى للتنمية الشاملة وزيادة تمويل ومشاركة القطاع الخاص فيه، حيث إن معظم التجارب الدولية أوضحت عدم قدرة القطاع العام بمفرده على تلبية احتياجات هذا القطاع ولا بد من وجود مصادر تمويل ثابتة ومشاركة فاعلة من القطاع الخاص فى هذا القطاع.

أيضاً أوضحت التجارب أن هناك حاجة ماسة إلى تطوير البنية التحتية لهذا القطاع بشكل عام فى الدول المتقدمة وكذلك الدول النامية، رغم أن البنية التحتية لهذا القطاع فى الدول المتقدمة أفضل منها فى الدول النامية، وتتفاوت مستوى البنية التحتية لهذا القطاع من دولة إلى أخرى. كذلك يلاحظ أن هناك حاجة إلى تطوير مستويات الأداء ورفع مستوى الخدمة وما يتعلق منها (بالدقة، ووسائل الراحة، وتحديد سعر التذكرة للركوب ووضع الحوافز التشجيعية ومثلها من خدمات) فى هذا القطاع، وخاصةً فى مدن الدول النامية، حيث الطلب المتنامى على هذه الخدمة الأساسية للتنقل للكثير من الناس مما يحتم على الحكومات المحلية والفدرالية بدعم هذا القطاع بالأساطيل والمعدات المطلوبة لكى يقوم هذا القطاع بدوره على الشكل المطلوب. كما أن هناك حاجة إلى تطوير القوانين والتشريعات المنظمة لهذا القطاع وخاصةً فى مدن الدول النامية، وتطوير الهياكل التنظيمية المنظمة لهذا القطاع، وزيادة وتطوير

القوى البشرية العاملة فيه. كذلك هناك حاجة إلى بناء قاعدة للمعلومات والبيانات الخاصة بهذا القطاع، ودعم البحوث العلمية والدراسات الخاصة به. كما أن هناك حاجة ماسة إلى تطوير برامج التمويل لهذا القطاع، مع فتح المجال لمشاركة القطاع الخاص فى تقديم الخدمات لهذا القطاع، ويصبح دور القطاع العام مشرعاً ومنظماً لهذا القطاع فقط. أيضاً أوضحت التجارب الدولية أن سياسة وجود جميع المؤسسات تحت إدارة واحدة لتقوم بكل شيء، أقل كفاءة وفاعلية، فى حين أن إنشاء وحدات إدارية وتنظيمية منفصلة تتقاسم المسئولية وتنسق فيما بينها فى المهام الإستراتيجية والتكتيكية أثبتت نجاحاً ملحوظاً. وكل هذه المعوقات والعناصر المذكورة أعلاه تعانيها المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية فى تجربتها المحدودة فى توفير خدمة النقل العام. ولا تختلف المملكة العربية السعودية عن باقى الدول فيما يتعلق بالمشكلات التى يعانيها هذا القطاع، حيث إن هناك حاجة إلى تطوير والرفع من مستوى أداء هذا القطاع مما يتطلب موارد مالية كبيرة وثابتة المصدر، وتطوير الهياكل التنظيمية والتشريعات، وزيادة وتطوير القوى البشرية، وبناء قاعدة للمعلومات، ودعم للبحوث والدراسات الخاصة بهذا القطاع.

وبشكل عام يلاحظ أن تقديم خدمات النقل العام فى معظم المدن الكبرى فى الدول المتقدمة يتم من خلال مشغل عام أو مشغلين عامِّين لخدمات النقل العام كما هو الحال فى مدينتى برلين وباريس، أو من خلال عدد من المشغلين العامين وعدد من المشغلين من القطاع الخاص، أو من خلال عدد كبير من المشغلين العامين كما هو الحال فى مدينة هامبورغ، أو من خلال مشغلين بشكل أساسى من القطاع الخاص كما هو الحال فى مدن شمال أمريكا وكندا. كما توضح تجارب الدول المتقدمة أن مبدأ التكامل بين خدمات النقل العام المختلفة يطبق بشكل كبير فى معظم المدن فى الدول المتقدمة وتساند كل خدمة الأخرى بشكل كبير. كما أوضحت تجارب المدن فى الدول المتقدمة أن هناك حاجة كبيرة للاستثمار فى هذا القطاع، خاصةً أن الإيرادات من تشغيل هذه الخدمة لا تغطى فى الغالب النفقات، فرسوم الخدمة لا تغطى (٧٥٪) من تكلفة التشغيل مما يحتم على الحكومات المحلية والفدرالية البحث عن مصادر مالية بديلة من خلال فرض الضرائب والرسوم على البنزين، والطرق، وملكية السيارة وغيرها من الرسوم الأخرى. كذلك أوضحت التجارب أن نظام النقل العام لا يمكن أن ينجح ويستمر فى الخدمة بدون التكامل الفعال بين خدمات النقل العام المختلفة ووجود مصادر تمويل ثابتة ومستمرة لدعم خدمات النقل العام من الحكومات المحلية والفدرالية. ويجب الاستفادة من تجارب هذه المدن فى الدول المتقدمة عند تطوير

خدمات النقل العام فى مدن المملكة العربية السعودية خاصةً فيما يتعلق بمبدأ التكامل الفعال بين خدمات النقل العام فى المدن وتوفير مصادر تمويل ثابتة ومستمرة لدعم هذا القطاع.

لقد أوضحت التجارب فى معظم المدن فى الدول النامية أن نظام النقل العام بحاجة ماسة للتشجيع والتنظيم والدعم من قبل الجهات المعنية بهذا القطاع فى هذه الدول، وهذا ما نفتقده فى تجربة المملكة فى توفير خدمة النقل العام. حيث أوضحت التجارب أن نسبة تملك السيارة الخاصة فى تنامى كبير فى حين أن خدمات النقل العام تتناقص بشكل ملحوظ فى بعض المدن فى دول العالم النامى، وتمثل أقل من نسبة (٧٥٪) فى معظم المدن فى دول العالم النامى. وبشكل أساسى تمثل سيارات التاكسى والحافلات الصغيرة، والحافلات الخاصة، والفانات معظم وسائل النقل العام فى معظم هذه المدن. وهى تعمل بشكل غير منظم ويتميز بدرجة كبيرة من العمل غير النظامى والممارسات غير المشروعة خاصةً فى المنافسة على الخطوط والمسارات الناجحة مما يتسبب فى الازدحامات المرورية، والحوادث والتلوث البيئى.

كما أوضحت تجارب المدن فى الدول النامية أن عدم التنسيق والتكامل فى تقديم الخدمة واضح على جميع المستويات من التخطيط للمدينة، حيث لا تؤخذ اعتبارات النقل العام إلى مستوى التشجيع والدعم لهذا القطاع وتوفير المعلومات الضرورية عن نظام النقل العام وخدماته، مثل توافر الخرائط التى توضح الخطوط والمسارات وجداول العمل ورسوم الخدمة ونطاق الخدمة وغيرها من المعلومات الأساسية عن الخدمة. والسبب فى ذلك يرجع بشكل أساسى لعدم التنسيق بين الجهات المعنية بتقديم هذه الخدمة ووضعها تحت هيئة واحدة معنية بتنظيم الخدمة والحد من المنافسة غير المنظمة والمشروعة. يضاف إلى ذلك أن عدم توافر وسائل التمويل الثابتة والداعمة لخدمات النقل العام فى المستقبل تؤدى إلى تدنى الخدمة وعدم القدرة على التجديد والتحديث لوسائل النقل العام. وتشترك المدن فى المملكة العربية السعودية فى كثير من المعوقات التى تعانيها المدن فى الكثير من الدول النامية والتى تم استعراضها فى هذا الفصل. وبشكل عام تعانى الجهات المعنية بالنقل العام ضعفاً فى المؤسسات المعنية بهذا القطاع إدارياً، ومن ثم تأتى عدم القدرة على التخطيط والتنظيم والتحكم الكامل فى نظام النقل العام. كما أن التضارب والازدواجية فى المسئوليات بين عدد كبير من الجهات المعنية بهذا القطاع أدى إلى تفاقم مشكلات النقل العام؛ مما أدى إلى عدم القدرة على التخطيط والتنظيم والتنسيق بشكل جيد لهذا القطاع. (Renne and Wells, 2003).

المبحث الثانى - الدراسات السابقة:

يستعرض الباحث فى هذا الجزء الدراسات المتعلقة بمجال بحثه ليكشف عن أهمية البحث حيث بدأ مما انتهى إليه الآخرون، ومن أجل ذلك يقوم الباحث باستعراض تلك البحوث والدراسات موضحاً أهدافها وأهم ما توصلت إليه من نتائج وتوصيات.

ولعملية استعراض التراث العلمى أهداف عديدة، فهى تساعد الباحث فى بلورة مشكلة بحثه، وتحديد أبعادها ومجالاتها (عبيدات وآخرون ٢٠٠٢م، ص: ٧٤). وقد ساعد وقوف الباحث على ما قام به غيره من جهد على مدة برؤية شاملة، وأفكار مناسبة، مكنته من الاستفادة من تجارب الآخرين، وزادته معرفة وخبرة فى طرق الدراسة، وأساليب التحليل. ولقد روجعت بعض الدراسات السابقة ذات العلاقة بهذا الموضوع بغرض الاستفادة منها فى الإجابة عن التساؤلات المطروحة فى هذا البحث، وقد تم تلخيص نتائج هذه الدراسات. وهذا عرض لبعض أهم الدراسات المتعلقة بموضوع هذا البحث:

فمن أهم الدراسات التى يمكن البدء بها فى هذا المجال تلك الدراسة التى أجراها الجمعة وآخرون (١٤١٩هـ) بعنوان " واقع النقل الجماعى داخل مدن المملكة تجربة الشركة فى مكة المكرمة"، وتهدف إلى استعراض تجربة الشركة السعودية للنقل الجماعى فى تقديم خدمات النقل العام فى مدن المملكة بشكل عام وفى منطقة مكة بشكل خاص، وذلك لتفردها ببعض الصفات التى تميزها عن باقى المدن السعودية، ولأهمية الدور المناط بالشركة هناك خاصة فى مواسم الحج والعمرة. وتوصلت هذه الدراسة إلى التوصيات التالية:

- تكثيف الجهود لترسيخ مفهوم النقل العام ومزاياه، وزيادة الوعى والإدراك بأهمية هذا الأسلوب من النقل على المستويين الرسمى والشعبى، ودعمه بعوامل جذب فعالة لتشجيع استخدامه وبما يسهم فى الإقلال من الاعتماد المتزايد على وسائل النقل الخاص.
- النظر إلى خدمات النقل العام فى جميع مدن مناطق المملكة، وخاصة المدن الرئيسية منها، وذلك أحد العناصر الرئيسية والمهمة عند إعداد الخطط الإستراتيجية المستقبلية لتلك المدن.
- زيادة التعاون والتنسيق بين الشركة السعودية للنقل الجماعى والجهات المسئولة فى المدن، وتبنى سياسة النقل العام بشكل جماعى.

- منح الشـــركة مواقع دائمة بجميع مدن المملكة المشــمولة بالخدمة بشرط أن تتوافر فيها المواصفات المطلوبة للنقل العام.
- وضع المعايير الفنية والمالية والتشغيلية لرفع كفاءة أداء النقل العام وتحسين مستوى الخدمة.
- وضـــع ترتيبات عملية تضمن ســـداد أرصدة الإعانة المالية المتراكمة عن الســـنوات الماضية لتمكين الشركة من تحديث أسطول حافلاتها، ورفع قدرات أنظمتها وتطوير وتوسيع نطاق خدماتها لتشمل المناطق العمرانية الجديدة.
- تنظيم منافسة الحافلات الأهلية وضبط أدائها من خلال آلية فعالة وشاملة.
- تبنى السياسات التى تحقق نمو الطلب على خدمات النقل العام بوصف ذلك عاملاً أساسياً وجوهرياً لتطوير تلك الخدمات، مثالاً لذلك وليس حصراً:
- وضع قيود على اســـتخدام الســـيارات الخاصة داخل المدن ورفع الرسوم الجمركية على السيارات المســـتوردة، وزيادة أسعار الوقود، وفرض قيود على دخول السيارات الصغيرة إلى المنطقة المركزية خاصةً فى أثناء ســـاعات الذروة، وفرض رســـوم على مواقف السيارات داخل المدن.
- تشجيع نظام مواقف حجز السيارات الصغيرة.
- تسهيل الوصول إلى نظام النقل العام.
- تبنى سياسات تخطيطية تقلل الحاجة إلى السيارات الصغيرة.
- تخصيص مســـارات مواقف للحافلات فى الأماكن المزدحمة ومنحها أفضلية المرور فى الإمكان التى يتعذر تخصيص مسارات بها.
- تأمين الحماية الكاملة لمواقع التشغيل ولمواقف الجانبية على الطرق التى تستخدمها الحافلات ومنع وسائل النقل الأخرى من استخدامها.
- خفض تكلفة تشغيل النقل العام من خلال إعادة تصميم الشبكة، خفض الكيلومترات غيـــر الإيراديـــة عن طريق توفير مواقـــع بالقرب من الأحياء الرئيســـية، والحد من الرحلات اليومية للأحياء والمناطق البعيدة المكلفة.
- وضـــع الأنظمة والضوابط التى تكفل فعالية تشـــغيل خدمات النقـــل العام وتقديم الدعم والتسهيلات اللازمة لهذا القطاع ليؤدى الدور المناط به على الوجه الأكمل.

- زيادة الإشــراف الدقيق والرقابة على عمليات النقل الجماعى؛ مما يتطلب شــبكة اتصالات حديثة كالشبكات اللاسلكية.
- ضرورة إســهام الجهات ذات العلاقة بتوفير المعلومات اللازمة للتخطيط المستقبلى لقطاع النقل العام، مثل المعلومات السكانية والوظيفية واستعمالات الأراضى وأحجام واتجاهات المرور والخطط المستقبلية فى المجالين العمرانى والخدمى.

وفى دراســة أخرى للغامدى (١٤١٩هــ) بعنوان " مســتوى الخدمة على حافلات النقل الدولى بالمملكة دراســة مصغرة على مدينة الرياض". وتهدف هذه الدراسة إلى التعرف على آراء المستفيدين من هذه الخدمة ومعرفة آراء الركاب عن مستوى الخدمة التى تقدم لهم، ومحاولة الكشف عن السلبيات بشكل عام لكى يمكن تطويرها وتحقيق رضاء المستفيد منها. كما هدفت هذه الدراسة إلى قياس مستوى الخدمة للمستفيدين وقياس مــدى الارتباط بين بعض المتغيرات المتعلقة بمســتوى الخدمة المقدمة. ولقد اعتمدت هذه الدراســة على الأســلوب الإحصائى الوصفى لدراسة العلاقة بين بعض متغيرات الدراسة. ومن أبرز نتائج هذه الدراسة ما يلى:

- معظم ركاب الشركة من المتعلمين مما يسهل مخاطبتهم، خاصة فيما يتعلق بموضوع التوعية بأهمية خدمات النقل العام.
- السواد الأعظم من ركاب الشركة هم من شريحة المتزوجين.
- (٧٧٪) من أفراد العينة أشاروا إلى أنهم يستخدمون الحافلات فى سفرهم بشكل مستمر.
- (٧٠٪) من الركاب يسافرون بغرض الإجازة، على حين أوضح (٢٢٪) من الركاب أنهم يســافرون بغرض العمل، وهذا يوضح أن هذا النمط من أنماط النقل يستخدم ليس فقط لأغراض الإجازة وإنما أيضاً لأغراض أخرى.
- تســتحوذ شــركة النقل الجماعى على (٣٢٪) من ســوق الرحلات الدولية، فى حين تترك (٦٨٪) للناقلين الآخرين.
- (١٧٪) من الركاب أشــاروا إلى أن توقف الحافلة أثناء الرحلة يكون عشــوائيًا، وأن رغبة السائق تؤدى دوراً فى ذلك؛ مما يثير التساؤل عن مدى التزام الناقلين بجداول الرحلات الزمنية وأهمية ذلك فى تقديم مستوى خدمة جيد.
- إن العوامل الرئيســية التى تحدد اختيار الراكب للشــركة الناقلة هى بشكل أساسى مستوى الخدمة أولاً، والتسعيرة ثانياً، والالتزام بمواعيد الرحلة ثالثاً.

- رأت نسبة كبيرة من الركاب أن التسعيرة الحالية لتذكرة السفر مناسبة لكن تسعيرة العفش الزائد تحتاج إلى مراجعة.

ومن أبرز توصيات الدراسة ما يلى:

- موضوع السلامة المرورية فى أثناء الرحلات الدولية تحتاج إلى المراجعة والبحث، حيث إن نسبة كبيرة من الركاب أشارت إلى عدم التزام بعض السائقين بأنظمة المرور فى أثناء الرحلة.
- هناك حاجة إلى دراسة وبحث موضوع مستوى النظافة داخل الحافلة، وكذلك ملاءمة وجود دورة مياه داخلها.
- يمكن اعتبار مدينة الرياض ممثلة للمدن الكبرى فى المملكة لذا فإن نتائج وتوصيات هذه الدراسة يمكن تعميمها على المدن الأخرى.

وقد قام العرادى وآخرون (١٤١٩هـ) بعنوان " انطباعات العملاء عن خدمات الشركة السعودية للنقل الجماعي" وتهدف هذه الدراسة إلى استعراض الأساليب التى تتبعها الشركة السعودية للنقل الجماعى لجمع الآراء وتلخيصها وإلى طرق التحليل والاستقراء، كما تضمنت هذه الدراسة نماذج من تلك الآراء حول بعض الجوانب المتعلقة بأداء أنشطتها المختلفة كجودة الخدمة وكفاءة الجدولة للحافلات ومستوى السلامة المرورية والأجرة وغيرها من القضايا التى تهم ركاب الحافلات الشركة السعودية للنقل الجماعى. وتوصلت هذه الدراسة إلى التوصيات التالية:

- أهمية استطلاع آراء العملاء حول أداء شركات النقل العام والاهتمام بآرائهم وملاحظاتهم مع ترجمة بعضها إلى إجراءات عملية متى ما توافرت الجدوى، وكذلك الانعكاسات الايجابية لهذه الإجراءات.
- يمثل استطلاع الركاب، بهدف التعرف على انطباعاتهم عن كافة الجوانب المتعلقة بأداء خدمات النقل العام بالإضافة إلى تلمس رغباتهم وتطلعاتهم، أسلوباً مهماً لتطوير هذه الخدمات ومراقبة ضبط جودتها؛ لما يمثله نقل الركاب بالحافلات من عصب قطاع النقل العام فى المملكة.
- توصى هذه الدراسة باعتماد أسلوب استطلاع الرأى لدى الشركات التى تمارس هذا النشاط لتحسين خدماتها والجهات الرقابية لمراقبة وضبط جودة تلك الخدمة. ولكى يحقق استطلاع الرأى الأهداف المنشودة منه فإن الأمر يتطلب وضع مواصفات ومعايير دقيقة لجميع العناصر المكونة لنشاط النقل العام بالحافلات من قبل الجهة المشرفة على قطاع النقل العام منها على سبيل المثال لا الحصر ما يلى:

- وضع مواصفات للحافلة حسب نوع الخدمة ومسافة الرحلة والظروف المناخية والطبوغرافية السائدة بخط الخدمة بالإضافة إلى المزايا والخدمات التى يلزم توافرها بالحافلة.
- وضع مواصفات للسائق من حيث العمل والخبرة والصفات الشخصية (الخلقية والسلوكية) والمؤهل الدراسى بالإضافة إلى وصف دقيق للمهام المناط بها فى أثناء الرحلة.
- إعداد وصف متكامل لخط الخدمة من حيث المسافة والوقت والمواقع التى يمر بها والظروف المناخية والطبوغرافية السائدة، مع إعداد خارطة تفصيلية للخط تشتمل على جميع التفاصيل وتحديد السرعة القصوى على الخط، بالإضافة إلى تحديدها على أجزاء من هذا الخط بما يحقق السلامة المرورية.

كما أجرى الأحمدى وآخرون (١٤١٩هـ) دراسة بعنوان " تطوير نموذج للنقل بين المدن بالحافلات بالمملكة، المتطلبات والمسئوليات "؛ وقد هدفت إلى تحديد متطلبات ومسئوليات إيجاد قاعدة معلومات للنقل بين المدن وتطوير نموذج للنقل بالحافلات بين المدن. واستعرضت الدراسة أهمية إيجاد قاعدة معلومات للنقل وتطوير نماذج رياضية للنقل بين المدن بالحافلات، ووسائل النقل الأخرى. فإن هذه النماذج تمكن صناع القرار وشركات النقل من إيجاد إجابات سريعة لبعض السلبيات أو السيناريوهات المتوقعة، ويستفاد منها كذلك فى تحديد الطلب المستقبلى للنقل بين المدن. كما استعرضت هذه الدراسة البيانات المطلوبة والطرق المتبعة لمعايير نماذج النقل بين المدن، وقدمت أمثلة على تطبيق مثل هذه النماذج فى المملكة. ولقد توصلت الدراسة إلى التوصيات التالية:

- تطوير قاعدة معلومات ونماذج للنقل بين المدن فى المملكة يستفاد منها بشكل علمى.
- تتولى وكالة النقل فى وزارة النقل تطوير هذه النماذج وتكون الجهة المسئولة عن تحديثها بصورة مستمرة، وذلك بالتعاون مع الجهات المعنية.
- توفير جميع المعلومات والدعم المالى لمثل هذا المشروع من الجهات المستفيدة.
- تكوين فريق مشرف على المشروع يضم ممثلين للجهات المعنية ومختصين لديهم الدراية والمعرفة التقنية والخبرة العلمية فى تطوير نماذج النقل بين المدن.

وفى الدراسة التى قام بها عبدو (١٤٢١هـ) بعنوان " وسائط النقل العام بالرياض " أكدت الورقة سيطرة السيارة الخاصة فى القيام بالرحلات داخل المدن فى المملكة

وفــى مدينــة الرياض على وجه الخصــوص. هذا إلى جانب تدنى مســتوى الإركاب على حافلات الشــركة الســعودية للنقل الجماعــى، وزيادة عدد الحافــلات المملوكة للأفراد "الكوســترات" والحافلات الصغيــرة ليصل نصيبها من النقل العام فى المدينة إلى (٨٠٪). أيضاً تحدثت الورقة عن ضعف مســتوى الخدمة وعدم توافر الســلامة بالنســبة لحافلات الأفراد، وتعارضها مع القرارات التى تم إصدارها لتنظيم وتشغيل خدمــة النقل العام. كما تطرقــت الورقة إلى بعض العناصر لتطوير نظام النقل العام والإجــراءات الضروريــة لتوفيره فى المدينــة، إلى جانب طرح بعــض الحوافز لإقناع المواطن الســعودى باستخدام النقل العام وزيادة نســبة الإركاب. وركزت الورقة على أهمية التنســيق بين مختلف الجهات ذات العلاقة والحــد من دور الحافلات المملوكة للأفراد وتحسين مستوى الخدمة.

كما أجرت زعزوع دراسة فى عام (١٤١٩هـ) بعنوان " نقل المرأة بالحافلات الخاصة فى مدينة جدة دراســة تطبيقية فى جغرافية النقــل الاجتماعى على طالبات جامعة الملــك عبدالعزيــز". وقد هدفت الدراســة إلى إلقاء الضوء علــى الخدمات المقدمة للنساء من قبل شركات ومؤسسات النقل الجامعى بالحافلات الخاصة لطالبات جامعة الملك عبدالعزيز بجدة، من موقع ســكنهن إلــى الجامعة فى محاولة للتركيز على أبرز المتغيرات ذات الصلة الوثيقة بوســائل التنقل مثل (الزمن المســتغرق، التكلفة، التوزيع الجغرافى للأحياء فى مدينة جدة)؛ وذلك لمعرفة الإيجابيات والســلبيات لهذه لخدمة، ومدى رضاء المســتخدمات عن هذه الخدمة، ومدى فعاليتهــا بوصفها نموذجاً للنقل الجامعى خاصةً، ونقل المرأة بصفة عامة فى مدن المملكة وقراها، وتوصلت الدراســة إلى بعض التوصيات، من أهمها:

- أهمية دعم وزارة النقل لمثل هذه المشاريع المهمة، خاصةً نقل النساء والطالبات، وهى شريحة تتنامى بشكل ســريع وبحاجة ماسة إلى مثل هذه الخدمة وتطوير وتحسين هذه الخدمة والرفع من مستواها ونطاق خدماتها.
- أهمية التنســيق بين الشــركات والمؤسســات العاملة فى هذا القطاع لكى تتولى كل مؤسســة أو أكثر مســئولية حيٍّ محدد؛ وذلــك للحد من التكلفــة والوقت المطلوب للوصول إلى الهدف.
- أهمية اســتطلاع آراء المشــتركات من النســاء فــى خدمات النقل العــام بين فترة وأخرى لمعرفة آرائهن، ومعرفة الإيجابيات والســلبيات لكى يتم تطوير وتحسين هذه الخدمة.

- أهمية تركيب وسائل الاتصال بين الحافلة والمقر الرئيسى للشركة لمتابعة حركة تنقل الحافلة ومسارها وسلامتها.

- أهميـة إلزام المؤسسـات العاملة فى هـذا القطاع من عمل تأمـين على الطالبات والمستفيدات من خدمات النقل الخاص.

- أهمية التأكد من التأهيل الجيد للسائقين وتدريبهم بشكل دورى، والتأكد من سلامة المركبة وصيانتها بشكل دورى ضماناً لسلامتها.

كما أجرى السعيد وآخرون (١٤١٩هـ) دراسة بعنوان " نقل المعلمات خارج المدن – تجربة منطقة الرياض" فأشـارت الدراسـة إلى أن نقل المعلمات إلى خارج المدن لم يحظ بالتنظيم والرقابة التى يستحقها من الجهات المعنية، حيث تم ترك هذا المجال لإفراد وبعض مؤسسات القطـاع الخاص لتنفيذ هذه الخدمة وجنى الربح دون النظر إلى مسـتوى الخدمة المقدمة مستخدمين مركبات غير مهيأة وسائقين غير مدربين تدريباً جيداً، مما أدى إلى وقوع الكثير من الحوادث. ولقد خلصت هذه الدراسة إلى التوصيات التالية:

- أهمية توفير نوعية جيدة من الحافلات يتم تجهيزها خصيصاً لهذا الغرض، كتوفير وسائل الترفيـه ووسـائل الاتصال فى حالة الطوارئ وتأهيل السـائقين التأهيل الجيد، ويفضل نوعية الحافلات الصغيرة (الكوسترات) لمرونة تشغيلها وملاءمتها لظروف الخدمة.

- الاستفادة من تجربة النقل المدرسى التعاونى وتطبيق الفكرة نفسها على نقل المعلمات خارج المدن.

- تكوين لجنة مشتركة من وزارة النقل ووزارة التربية والتعليم للتنسيق فيما بينهما للحد من الممارسات العشوائية فى مزاولة هذا النشاط من قبل بعض الأفراد والمؤسسات الخاصة، وكذلك إعداد الدراسـات المسـتفيضة فى هذا المجال ومدى تطبيق هذه الخدمة داخل مدينة الرياض.

- التنسيق مع الجهات الأمنية ممثلة فى الإمارة والمحافظات والمراكز الإدارية التى تمر بها هذه الخدمة والشـرطة وأمن الطرق وغيرهـا من الجهات ذات العلاقة لتكثيف الرقابة والمتابعة، وخاصـة على الطرق الوعرة أو النائية لمقابلة أى عوائق، والالتزام بالمواصفات والاشتراطات المحددة للدخول فى هذا المجال لضمان الإدارة والتشغيل الأمثل لهذه الخدمة.

وفى عام (١٤١٩هـ) قام الأحمد وآخرون بإجراء دراسـة بعنوان " النقل المدرسـى بالحافلات الوجه الآخر للنقل العام " حيث تناولت هذه الدراسة مراحل تطور خدمات

النقل المدرسى بالشركة السعودية للنقل الجماعى خاصة فى مجال نقل طالبات وزارة التربيـــة والتعليم وطـــلاب المدارس الحكومية والأهلية فى مختلف المراحل الدراســية وطلاب المعاهد والجامعات على مدى الســنوات العشر الأخيرة؛ وذلك بهدف توضيح أهمية النقل المدرسى العام ومدى حاجة المجتمع إليه فى ظل الظروف السائدة حالياً، وتوضيح السلبيات الناجمة عن عدم تفعيل دور النقل المدرسى العام بمفهومه الشامل، وتسليط الضوء على خصائص هذا النشاط ومزاياه من واقع تجربة الشركة السعودية للنقـــل الجماعى فى هذا المجـــال لأكثر من (٢٠) عاماً. وخلصت هذه الدراســـة إلى التوصيات التالية:

- يمثل النقل المدرسى التعاونى البديل المناسب لمعظم مؤسسات الدولة ويلزم دعمه من قبل الجميع، لما له من فوائد كبيرة، ويجب تشجيع مشاركة الشركات الوطنية الكبيرة فى المساهمة فيه ودعمه.

- يقترح أن تســهم وزارة التربية والتعليم فى تمويل برنامج النقل المدرســى التعاونى خلال الســنوات الخمس الأولى، مع اقتطاع هذا المبلغ من ميزانية الوزارة من البند المخصص لذلك، وذلك بهدف تشجيع هذا البرنامج وزيادة المشتركين.

- دعم جهود الشـــركة فى مجال خدمات النقل المدرســى التعاونـــى عن طريق توفير الإمكانات الأزمة، زيادة الاستثمارات اللازمة للتوسع فى تطبيق هذا البرنامج بصورة شـــاملة، وتوجيه المؤسســـات والجهات الحكومية للتنسيق مع الشركة وقصر تعاملها معها فى مجال النقل المدرسى أسوة بما هو متبع مع شركة الخطوط السعودية.

- بالنظـــر إلى النقل المدرســى فى المملكة واختلاف متوســط عـــدد الطلاب للرحلة الواحدة، يرى الباحث اســتخدام الحافلة لتكون وســيلة نقل أساسية ويمكن دراسة جدوى وسائل نقل أخرى مستقبلاً إذا ما دعت الحاجة.

- لضمان كفاءة التشغيل وإطالة العمر الافتراضى لحافلات النقل المدرسى؛ يوصى الباحث بأن تنفذ خدمات هذا النشاط بصفة مستقلة عن أنشطة النقل العام الأخرى.

- توفير جهاز إدارى بالجهات التعليمية والمدارس للتنسيق مع الجهة الناقلة والإشراف على عمليات النقل المدرسى وتقييمها والرفع من مستواها.

- إعـــداد الموصفات الفنية التى يجب توافرها فى حافلات النقل المدرســى، ومعالجة موضوع الحمولات الزائدة فى نقل الطالبات وضرورة توفير مقعد مستقل لكل طالب وطالبة حرصاً على سلامة الطلاب والطالبات وراحتهم.

أمــا الزامل فقد قام فى عام (١٤١٩هـ) بإجراء دراســة بعنوان " النقل المدرســى فى الرئاســة العامة لتعليم البنات بين الواقع وبرامج التطوير " تناولت الاهتمام الذى يحظــى به نقل الطالبات فــى جميع المراحل لتعليمية من قبل الرئاســة العامة لتعليم البنات وتطوير هذه الخدمة ومحاولة الوصول بها إلى أفضل المستويات، وتوصلت هذه الدراسة إلى النتائج التالية:

- تزايد أعداد الطالبات وعدم تزايد الحافلات بنفس المستوى عاماً بعد عام؛ مما أدى إلى ظهور مشكلة نقل الطالبات وعجز الرئاسة عن مواجهة هذه المشكلة المتزايدة.
- النقص المســتمر فى الاعتمادات المالية أدى إلى تدنى الخدمة وتقلصها بشكل كبير فى السنوات الأخيرة.

ولقد أوصت الدراســة بأهمية تدعيم الرئاسة بأعداد من الحافلات الجديدة وما يلزمها من التزامات جارية يمكنها من حل هذه المشكلة تدريجيًا، وتوفير برامج صيانة جيدة للمحافظة على الحافلات الموجودة وتقليل الفاقد منها.

وفــى الدراســة التى قام بها المحرج وآخرون (١٤١٩هــ) بعنوان " نقل الطلاب بين الواقع والتطلعات "، تناولت الاهتمام والعناية التى أولتها وزارة التربية والتعليم لتوفير خدمات النقل المدرســى من الجهات المختصــة، وتهيئة الظروف الملائمة للجهات التى تتولى مهام هذه الخدمات وتوصلت الدراسة إلى التوصيات التالية:

- أهمية توفير الحافلات المدرســية ووسائل النقل المناسبة والحديثة التى يتوافر فيها شروط السلامة والراحة لنقل الطلاب.
- رفــع كفاءة القائمين على تشــغيل خدمات النقل المدرســى بحيــث يتوافر بالخدمة الاشتراطات اللازمة.
- رفع مستوى الأجهزة والإدارت المشرفة على إدارة النقل المدرسى بدعمها بالكفاءات والخبرات المتخصصة.
- تعزيز الاعتمادات المالية المخصصة للنقل المدرسى لتحسين مستوى الخدمة.
- عمل برامج تعليمية وتدريبية للطلاب لتوعيتهم بالمتطلبات الأساســية للســلامة فى أثنــاء الجلوس والصعــود والنزول من الحافلة، وكذلك قواعد المشــاة وعبور الطرق وانتظار وسيلة النقل.
- اســتخدام وسائل الإعلام لرفع مســتوى الوعى والتثقيف فى مجال النقل المدرسى وفى مجال ســلوكيات اســتخدام الطريق العام وعبوز الشــوارع وتجاوز التقاطعات والالتزام بطرق المشاة.

- التنســيق مع الجهات المعنية بموضوع النقل المدرسى لتطوير خدمات النقل المدرسى ورفع مستواها.
- إجراء المزيد من الدارسات والبحوث فى هذا المجال المهم والحيوى.
- أهمية الشــراكة بــين القطاعين العام والخاص فى توفير هــذه الخدمة والرفع من مستواها، ودراسة مدى إمكانية إنشاء شركة مساهمة متخصصة فى هذا المجال.
- أهمية وضع اللوحات الإرشادية الخاصة بالمدارس والمناطق المحيطة لتسهيل الحركة وتوفير الأمن والسلامة للطلاب.

وهدفت الدراســة التــى قام بها المقرى وآخرون فى عــام (١٤١٩هـ) بعنوان "النقل المدرسى فى مدينة الرياض: الواقع والإمكانات" إلى رسم صورة دقيقة عن مدى توافر النقل المدرسى فى مدينة الرياض، وتوضيح التباين المكانى فى توفير الخدمة بين أحياء الرياض المختلفة، وتوضيح جوانب القصور فى الوضع الراهن للنقل المدرسى مما أدى إلى التحول إلى النقل الخاص، وما هى الوسائل المستخدمة لنقل الطلاب والطالبات؟ وتوصلت الدراسة إلى أهم النتائج التالية:

- ارتفاع مصاريف التشــغيل، إذ لوحظ أن رواتب وبدلات السائقين تمثل ما يزيد على (٧٠٪) من إجمالى التكلفة.
- اســتنتاج عدد من المعايير التشغيلية لتقييم الأداء المالى والتشغيلى للخدمة، فلوحظ أن المدارس الهندية والباكســتانية توفر الخدمة بعائد ربحى نتيجة كفاءة التشــغيل والاســتفادة المثلى من المركبة والســائق، علــى حين تقوم مــدارس المنارات بتقديم الخدمة بخسارة بالرغم من ارتفاع رسوم الاشتراك فى الخدمة.

كما خلصت الدراسة إلى أهم التوصيات التالية:

- تسليط الضوء على خصائص النقل المدرسى ومعرفة الخصائص الاقتصادية والمالية والخصائص التشغيلية المؤثرة فى خدمة النقل المدرسى.
- تحليل دور إدارات النقل المدرســى فى عدد من المدارس الخاصة للتعرف على كيفية تسيير الخدمة وتحديد نطاقها، وعملية تدريب السائقين والمعايير المستخدمة لتقديم الخدمة.
- تحديــد خصائص ومواصفــات الحافلات وعمرها الزمنى؛ فــإن معظم الحافلات المستخدمة هى حافلات صغيرة وذات عمر يقل عن عشر سنوات.

وأفاد السنهورى وعبدالرحمن الشعلان فى عام (١٤١٩هـ) فى دراسة بعنوان (خصائص النقل المدرسى فى مدينة الرياض) أن الاعتماد على السيارة الخاصة فى النقل له الآثار السلبية فى نظام النقل فى الوقت الراهن، كما أنها تقلل من فرص نجاح السياسات المرورية المتوقع تطبيقها عندما يتضاعف عدد سكان المدينة. ولقد أكدت الدراسة ضرورة التقليل من الاعتماد على السيارة الخاصة فى نقل الطلاب والزيادة فى استخدام الحافلات للنقل المدرسى. ولقد توصلت الدراسة إلى أن العامل الرئيسى المؤثر فى نظام النقل هو طول الرحلات بالسيارة وهو نتيجة لخيارات موقعية تتعلق باختيار المدرسة، لا سيما الخاصة، وهى فى بعض الأحيان تكون بعيدة عن موقع سكن الطالب. بجانب تكلفة الوقود التى تعتبر منخفضة نسبياً وشبكة الطرق الواسعة التى تساعد على السرعة الزائدة فى أغلب الأحيان مما يساعد على زيادة الحوادث المرورية، هذا بجانب سهولة الحصول على سائق خاص وبتكلفة مقبولة. كل هذه العوامل ساعدت فى طول رحلات الطلاب اليومية إلى مدارسهم.

ولقد أوضحت دراسة للعوهلى وهارون عبدالرحمن (١٤١٤هـ) حول الظروف الطبيعية والتشغيلية على سلامة المرور - تجربة الشركة السعودية للنقل الجماعى. فحاول الباحثان التعرف على العوامل التى تؤثر سلباً فى سلامة حافلات الشركة فى أثناء الخدمة وقياس تأثير كل عامل على حدة لكى يتم أخذ الإجراءات الكفيلة بما يرسخ الدور الإيجابى لقطاع النقل العام بالحافلات ورفع مستوى السلامة المرورية من خلال وضع برامج تدريب وتأهيل للسائقين، وجدولة الخدمة وتحديد الضوابط التشغيلية، وتجهيز الحافلات بما يلزم لمواجهة الظروف الطبيعية، والتنسيق مع الجهات ذات الاختصاص لكشف بعض المخاطر المرتبطة ببعض المواقع والطرق بسبب الظروف الطبيعية والضغوط التشغيلية. ولقد توصلت الدراسة إلى بعض النتائج من أهمها:

- يمثل النقل العام بالحافلات أحد أهم الحلول للمشكلات المرورية الناشئة عن الزيادة المطردة فى نسبة امتلاك الكثير من الأفراد لوسائل النقل الخاص.
- ينذر الواقع المرورى الذى تعيشه المدن الكبرى فى المملكة بتأزم الوضع بهذا القطاع المهم مستقبلاً، خاصةً مع الزيادة المطردة للنمو السكانى وأعداد المركبات الخاصة؛ مما يتطلب المبادرة إلى وضع إستراتيجيات وخطط بعيدة المدى للتعامل مع القضايا المرورية.
- يمكن أن تمثل التجربة الطويلة التى اكتسبتها الشركة السعودية للنقل الجماعى فى النقل العام بالحافلات أحد المرتكزات الأساسية لهذه الإستراتيجيات والخطط البعيدة المدى الخاصة بالسلامة المرورية.

ولقد أوصت الدراســة بأهمية وضع إستراتيجيات وخطط بعيدة المدى للتعامل مع القضايــا المرورية. وأهمية تضافر الجهود بين كافة الجهــات المختصة لوضع برامج رقابية وإرشــادية خاصةً فى مواســم الأمطار وخاصةً على الطــرق الخارجية، مثال ذلك تكثيف الرقابة الميدانية على حركة الســير على الطرق الخارجية لضمان التقييد بالأنظمة المرورية، وتخصيص نشــرات متكررة عبر جهــازى الراديو والتلفزيون حول الظــروف الجوية التى يتوقع أن تســود فــى أى من الطرق أو أجــزاء منها مع إعطاء إرشــادات لكيفية التعامل مع هذه الظروف الجوية المتوقعة، وإعداد نشرات توزع على الســائقين تشــمل بيانات عن المناطق والطرق فى هذه المناطق لا سيما التى يوجد بها مخاطر محددة يجب الاحتياط لها.

ولقد أوضح الســعيد فى عام (٢٠٠٠م) فى دراســته بعنوان " لمحة عن النقل العام بمدينة الرياض " أهمية اعتبار النقل العام مشــروعاً وطنياً بتضافر جميع الجهود من الجهات المختصة للعمل على نجاح هذا المشــروع والقضــاء على جميع المعوقات التى تحول دون قيامه مشــروعاً وطنياً يســهم بفاعلية فى تحقيق أهداف الخطط التنموية فى المملكة، وذلك من خلال ما يلى :

- منح النقل العام التسهيلات اللازمة عند التخطيط الحضرى للمدينة مثل تخصيص مســارات خاصة لوســائل النقل العام، وإعطــاء الأولوية عند الإشــارات المرورية، وتخصيص مواقف خاصة على الطرق، وتخصيص مواقع لإدارة عمليات التشــغيل، ومنح التراخيص اللازمة لإقامة مرافق الركاب.
- تنظيم تشغيل وسائط النقل المنافسة من حافلات أهلية وليموزين وسيارات خاصة، ووضع لائحة عمل تنظم كل ما يتعلق بوسائط النقل العام وجميع أنشطته ومجالاته، ســواء ما يتعلــق بمواصفات الخدمة والمركبات والتشــغيل وغيرها من النشــاطات الأخرى.
- إعادة تخطيط شبكة الخطوط فى أغلب المدن وفى مدينة الرياض بالتحديد وإعادة توزيع مرافق الركاب بطريقة تخدم الأغراض المطلوبة، مع تقديم خدمة جيدة وثابتة يمكن الاعتماد عليها.
- إعطــاء اهتمام أكبر للنقل المدرســى والمجالات الأخرى المشــابهة التى يعول عليها كثيراً فى حل الكثير من المشكلات المتفاقمة كالاختناقات المرورية فى أوقات الذروة، واســتقدام الســائقين، والإنفاق على الســيارات الخاصة علاوة على توفير الوقت لأولياء الأمور وبالتالى المساهمة بشكل أفضل فى التنمية الشاملة.

- تنظيم إجراءات امتلاك السيارة الخاصة، والحد من حركتها فى أماكن محددة مثل وسط المدينة فى أوقات محددة.

- تفعيـل دور الجهات ذات العلاقة للقيام بواجبها تجاه نظرة الدولة إلى أهمية النقل العام.

- تشـجيع الاسـتثمار الخاص فى هذا المجال للرفع من مستوى خدمات هذا القطاع؛ مما سيؤدى إلى فوائد كبيرة للمجتمع ككل.

كما هدف (Anderson, 1995) فى دراسـته التى قام بها بعنوان "مدى رضا الناس عـن الخدمات العامة: مثال على ذلك خدمات النقل العـام"، إلى قياس مدى الرضا عن خدمات النقل العام فى بعض المدن الأمريكية، وذلك من خلال أخذ بعض المعايير لقيـاس مدى رضا المسـتفيدين عـن هذه الخدمة. ومـن المعايير التى تم قياسـها: مسـتوى الأمن والسلامة على وسـائل النقل العام، التصميم لمحطات الانتظار ومدى جاذبيتهـا، التصميم لمحطات النقل العام وموقعها، وجودة الخدمة على وسـائل النقل العام، والوقـت المطلوب للرحلة، مدى توافر الخدمة فى أوقـات مختلفة، مدى توافر المعلومـات عـن الخدمة، نظام صرف التذاكر ومدى سـهولة الحصـول عليها، تكلفة الرحلـة. وبعد فحص هذه العوامل إحصائياً اتضـح أن عامل الوقت المطلوب للرحلة مهم جداً لمسـتخدمى القطارات والقطارات الخفيفة، وعامل التكلفة للرحلة مهم جداً للمسـتخدمين للقطارات، وعامل التصميم والمظهر العام لمواقف الحافلات وجاذبيتها مهم جداً لمسـتخدمى الحافلات للتنقل. وبشـكل عام هناك عـدم رضا عن خدمات النقل العام التى تقدمها القطاعات العامة مقارنة بخدمات النقل التى يقدمها القطاع الخاص حيث التركيز على جودة الخدمة والرفع من مستواها.

كما هدف (Rodriguez, 2002) فى دراسـته بعنوان " بيئة النقل العام والعدالة فى توفير الخدمة " وإلى معرفة الدوافع الاجتماعية، وتشمل الحوافز والمرغبات والمعوقات التى تعوق اسـتخدام النقل العام فى بعض المدن فى دول العالم النامى. حيث خلصت الدراسـة إلى أن القوى الضاغطة، والاستشـاريين الأجانب، والسياسات التخطيطية نتجت عنها سياسـات للنقل تراعى مصالح أصحـاب القوى الضاغطة؛ مما يؤدى إلى عدم المساواة فى توفير خدمة النقل العام فى المدن، حيث إن الجهات التخطيطية للمدن والمؤسسـات المعنية بالنقل تعمل بمعزل عن مشاركة المستفيدين من الخدمات، ومن ثم تنحاز إلى مصالح محددة دون الأخرى. ولعلاج هذه المشكلة وتطوير الخدمة فى بعض مدن دول العالم النامى اقترحت الدراسـة التحسين فى ثلاثة مجالات تخطيطية وهى

إدارة الازدحامات المرورية، والتخطيط الجيد لاستخدمات الأراضى، وتوفير الخدمات العامة، وزيادة مشاركة المواطنين فى التخطيط لهذه الخدمات. كما أوضحت الدراسة الدور الرئيسى الذى تؤديه وسائل النقل التقليدية وغير الرسمية فى توفير هذه الخدمة لشرائح كبيرة من سكان المدن فى دول العالم النامى، على الرغم مما تعانيه هذه الخدمة من سـوء تنظيم وتدنى مستوى الخدمة وعدم الأخذ بعامل الأمن والسلامة فى التنقل ومظهرها العام غير المرضى وغيرها من السـلبيات. وعلى الرغم من كل هذه العوامل لكنها تبقى الوسيلة الوحيدة المتوافرة والتى سعرها مقبولة لشريحة كبيرة من المواطنين للتنقل داخل الكثير من المدن فى الكثير من دول العالم النامى.

أمـا المقرى وآخـرون فقد قاموا فى عام (١٤١٧هـ) بإجراء دراسـة بعنوان " تقويم تجربة النقل الجماعى لخدمة النقل المدرسـى للطالبات فى شـمال مدينة الرياض "، وهدفت الدراسة إلى تقويم خدمة النقل المدرسى التى تقدمها الشركة السعودية للنقل الجماعى فى بعض الأحياء الشمالية بمدينة الرياض، ومعرفة مدى تأثير هذه التجربة فى تحول الطالبات إلى النقل المدرسى من وسائل النقل الأخرى، ومعرفة العوامل التى أدت إلى هذا التحول، وخصائص الطالبات المتحولات، ورأى الطالبات وأولياء أمورهن فى هذه الخدمة، وتوصلت هذه الدراسة إلى بعض النتائج، من أهمها:

- معظم الطالبات يستخدمن وسائل النقل الخاص فى التنقل من وإلى المدرسة خاصة قبل تطبيق خدمة النقل الجماعى.
- الإقبال الكبير على اسـتخدام النقل المدرسى بعد تطبيق خدمة النقل الجماعى وما تبعه من تحسن كبير فى مستوى الخدمة.
- الاعتمـاد علـى النقل الخاص يزداد بازدياد عدد السـيارات التى تمتلكها الأسـرة وبوجود السائق الخاص.
- تحسـن مستوى النقل المدرسـى بعد تطبيق خدمة النقل الجماعى بشكل عام، وقد ظهـر هذا فى جوانب معينة، حيث انخفض الازدحام فى الحافلات، وازدادت الدقة والالتزام بالمواعيد، وتحسـن مسـتوى القيادة، وازدادت مسـارات الحافلات بحيث أصبحت قريبة من منازل الطالبات.

كما توصلت الدراسة إلى بعض التوصيات من أهمها:

- زيادة الاهتمام بهذه الخدمة والإسـراع بتقـديم المزيد من الدعم المالى لها لكى يتم الرفع من مستواها ومن ثم جاذبيتها للكثير من الطالبات.

- بنـاء على نجاح هذه التجربة، وإيجاداً لحل سـريع للجهـات المعنية بنقل الطالبات؛ توصى هذه الدراسـة بالاسـتعانة بشـركات القطاع الخاص والمؤسسات الأهلية أو الشركة السعودية للنقل الجماعى لنقل الطالبات.

كما أوضح المطير عامر ناصر (١٤٢٧هـ) فى دراسـته بعنوان (الحركة المرورية ودور النقل العام بالحافلات فى مدن المملكة العربية السعودية) هدفه من تلك الدراسة، وهو يتمثل فى التعرف على الحركة المرورية فى المدن الرئيسـة بالمملكة العربية السـعودية، ودور النقل الجماعى فى تخفيف الازدحام فى المدن الرئيسـة، مع عرض لبعض أسباب تراجـع خدمـة النقل الجماعى داخل المدن. حيث تطرقت الدراسـة إلى تطور الحركة المرورية فى المدن فى المملكة العربية السعودية حيث النمو السريع لأعداد السيارات فى المدن السعودية والاعتماد الكبير على السيارة الخاصة للتنقل داخل هذه المدن.

ثم بعد ذلك تناولت الدراسـة أهم أسباب انخفاض كفاءة وسائل النقل العام، ومن أهمها، على سـبيل المثال لا الحصـر، تقديم جميع التسـهيلات للنقل الخاص داخل المدن مثل المرور والانتظار فى جميع الشـوارع المهمة، اهتمام الشركة السعودية للنقل الجماعى (سـابتكو)، الحاصلة على امتياز النقـل، بالنقل خارج المدن، ويعود ذلك إلى ارتفـاع العائد المادى مـن الرحلات خارج المدن، والاهتمـام الكبير بنوعية الحافلات العاملـة على الخطوط خـارج المدن والخطوط الدولية، وتطويـر الخدمات على هذه الخطوط، والمتابعة المسـتمرة لأدائها، فى حين أن الشـركة السعودية للنقل الجماعى (سـابتكو) فى بداياتها أولت النقل داخل المدن عنايتها واهتمامها، ومنافسة الحافلات الأهلية وسـيارات الأجـرة والوانيتات لحافلات الشـركة السـعودية للنقل الجماعي (سابتكو). كما أن بعض سائقى السيارات الخاصة يستخدمون سيارتهم الخاصة فى نقل الركاب من وسـط مدينة الرياض إلى الأحياء السـكنية الأخرى، خاصة فى نهاية الأسبوع. وفى الختام طرحت الورقة بعض التوصيات من أهمها:

١- وضع إسـتراتيجية شاملة للنقل العام داخل المدن، خاصة المدن الرئيسة، والتركيز على النقل بالحافلات، مع السـماح لشـركات وطنية أخرى بمزاولة هذا النشاط تحت شـروط ومواصفات عالمية. ويسـتمر حق الامتياز لنقـل الركاب بين المدن للشركة السعودية للنقل الجماعى (سابتكو).

٢- تسـهيل حركة حافلات النقل المطورة فى الشـوارع الرئيسة المهمة فى المدن، مثل إعطاء مسـار خاص للحافلات فى هذه الشـوارع، أسـوة بما هو متبع فى الدول المتقدمة فى مجال النقل العام.

٣- إعطـــاء بلديات المدن دوراً إيجابياً فى عملية تنظيم وإدارة نقل الركاب بالحافلات داخل المدن.

٤- توحيد الجهات المســئولة عن نقل الركاب بالحافــلات فى المدن، وذلك عن طريق تكوين هيئة تشـــرف على عملية نقل الركاب بالحافلات فى المدن الرئيســـة، على أن تكون هذه الهيئة مرتبطـــة بالجهات ذات العلاقة بنقل الركاب بالحافلات مثل إدارات المرور والبلديات والمواصلات وغيرها.

٥- زيادة الضبط المرورى فى الشـــوارع، خاصة فى وســـط المدن الرئيسة لمنع الوقوف الخاطئ للسيارات.

أما وزارة الاقتصاد والتخطيط فى دراسة لها عام (٢٠٠٦م) بعنوان (Urban Public Transport – Solutions and Experiences Of Greater Metropolitan Areas) فقد تحدثت فى البداية عن مفهوم ســـهولة الحركة المســـتديمة للجميع من خلال وســـائل النقل العام، إذ إن وســـائل النقل العام توافر إمكانية التنقل بأســـعار مقبولة إلى جميع الأماكن والخدمات العامة والعمل والنشـــاطات الاقتصادية وكذلك الترفيه. بعد ذلك تطرقت الدراســـة إلى آخر المســـتجدات المتعلقة بالنقل العام وعلاقته بالنقل الخاص، والنمـــو الحضرى والتخطيـــط للنقل، وجودة الحيـــاة والمخاطر البيئيـــة المترتبة على استخدام وسائل النقل الخاص. وكذلك استعرضت الدراسة بعض السياسات والمبادئ التخطيطية التى يجب أن يأخذ بها متخذو القرار لدعم وتشـــجيع نظام نقل عام فعال وذى كفاءة عالية يتميز بالتكامل والاستدامة، ومن هذه السياسات:

١- تحديد أماكن أكثر فى المدن لمستخدمى وسائل النقل العام.

٢- وضع تسعيرة مناسبة لمستخدمى وسائل النقل العام المختلفة.

٣- التنســـيق بين أنماط التخطيط لاســـتخدامات الأراضى والتخطيط للنقل، وكذلك التوافق بين التخطيط للمدينة وسياسات النقل.

٤- أهميـــة تصميم وتنظيم أنظمة النقل العام لتشـــمل أكبر قدر ممكن من الشـــرائح الاجتماعية المختلفة.

٥- تشجيع الاستثمار من قبل القطاع الخاص فى مجال النقل العام.

٦- مســـئولية البلديات فيما يتعلق بالتنســـيق بين التخطيط لاســـتخدامات الأراضى والتخطيط للبنية التحتية وأنظمة النقل العام.

كذلك تطرقت الدراسة إلى بعض التجارب الدولية فى مجال النقل العام، وكيفية تطور أنظمة النقل فى بعض العواصم العالمية، وبيان العقبات والمشكلات التى مرت بها وكيف استطاعت التغلب عليها، والمراحل التى مرت بها حتى وصلت إلى ما وصلت إليه. ولقد تم التركيز فى هذه التجارب على اختيار المدن التى ركزت على حلول متكاملة ومستديمة لمشاكل النقل العام وأظهرت تحسينات ملحوظة على نظام النقل العام فيما يتعلق بنظام التشغيل والأداء واقتصاديات النقل العام. حيث استعرضت الورقة تجارب المدن التالية: لندن، وبانكوك، وبرلين، وهونج كونج، وجاكرتا، وكوالالمبور، وسنغافورة. كما أشارت الدراسة أيضاً إلى أهمية مشاركة القطاع الخاص فى تمويل مشاريع النقل العام وذلك لقلة الموارد المالية للكثير من البلديات والحكومات لتمويل مثل هذه المشاريع التى تتطلب فى الغالب موارد مالية كبيرة.

وفى الختام تطرقت الدراسة إلى مشاكل الازدحامات المرورية التى تعانيها معظم المدن السعودية الكبرى وأهمية التخطيط والتنفيذ لشبكات نقل عام متكاملة وشاملة وذات كفاءة عالية، وإعطاء هذا الموضوع الاهتمام الكبير من قبل متخذى القرار والمخططين. وكذلك زيادة مشاركة القطاع الخاص فى هذا القطاع المهم والحيوى للتنمية الاقتصادية والاجتماعية.

وفى دراسة قامت بها وزارة النقل وكالة الوزارة للنقل عام (٢٠٠٦م) (خطة تطوير النقل العام بالمملكة العربية السعودية)، استعرضت الدراسة بشكل رئيس خطة الوزارة لتطوير النقل العام بالمملكة العربية السعودية من خلال دراسة شاملة عملت من قبل استشاريين اشتملت على دراسة للوضع الراهن والسياسات والتشريعات المتعلقة بهذا القطاع ومعرفة التحديات التى تواجهه، ومن ثم وضع خطة لتطوير هذا القطاع ووضع الآليات التنفيذية لهذه الخطة ومتابعة تنفيذها.

ومن أهم ما توصلت إليه هذه الدراسة ما يلى:

١- تحديد أهداف النقل العام الإستراتيجية المتمثلة التى تم حصرها فى خفض الاعتماد على السيارات الخاصة من خلال تقديم نظام نقل عام يقلل اعتماد جميع شرائح المجتمع على السيارات الخاصة مستقبلاً، وتسهيل الحركة وخاصة للذين لا تصل إليهم خدمات النقل العام أو تبعد عنهم مسافة بعيدة، أو الذين ليس لديهم القدرة على القيادة كالنساء وذوى الاحتياجات الخاصة والفئات العمرية الدنيا والكبرى، وتوفير مصادر التمويل لتشغيل أنظمة نقل عام بالمدن يمكن الاعتماد عليها، وتحسين البنية الأساسية للنقل العام فى المدن بالمملكة، وتحديد معايير

دنيا لتقديم الخدمــة للحصول على الدعم المالى، وتحديد أهداف الفعالية بحيث يجب إنجاز ما لا يقل عن (١٠٪) لاســتخدام النقل العام فى مدة (٥) ســنوات وأن يصــل إلى (٢٥٪) خلال (٢٥) عامــاً، وتحديد أهداف الكفاءة بحيث تحقق خطط النقل العام فى المدن (٢٠) راكباً / ســاعة / مركبة خلال (٥) سنوات و(٣٥) راكباً / ساعة / مركبة خلال (٢٠) سنة، وحماية السوق وتنظيم المنافسة فى قطاع النقل العام داخل المدن .

٢- تحديــد الرؤية الوطنية المقترحــة للنقل العام (١٤٤٥هـ) وذلك بحلول عام ١٤٤٥هـ (٢٠٢٥م)، فإن إســتراتيجيات وسياســات النقل العام داخل مــدن المملكة وفيما بينها، بالدعم المالى من القطاعين العام والخاص وبمســاندة التخطيط الحضرى المتكامل، ســوف تحقق ما يلى: تقليل مســتوى التنقل بالســيارات الخاصة لكل شخص، وتحســين الوصول إلى أماكن القصد لغير القادرين على قيادة السيارات بسبب العمر أو الجنس أو الدخل أو الإعاقة، وتوفير خيارات الحركة لكل قطاعات المجتمع والإســهام فى تقليل التلوث البيئى المتولد من وســائل النقل، وإن متخذى القــرار والإداريــين فى الــوزارات والإمارات والأمانات ســيحققون هــذه الرؤية بالتخطيط المتكامل لخدمات النقل العام المطلوبة، وبالتعاون مع القطاع الخاص فى تنظيم وتوصيل هذه الخدمات بشــكل فعال واقتصادى باستخدام أحسن التقنيات والأدوات المتوافرة، وإن خدمات النقل العام تســاند الاقتصاد المتنامى فى المملكة، وتسهم فى تقليل النتائج السلبية على البيئة ضمن الإطار الاقتصادى الشامل.

٣- أبرز ما أشــارت إليه الدراســة فى مجال الإطار المؤسســاتى ما يلى: إنشاء إدارة عامة للنقل العام بوزارة النقل وجعلها مسئولة عن النقل العام، وتخصيص ميزانية مناسبة لها لغرض تعيين عدد من المختصين والموظفين مهمتهم التنسيق والإشراف علــى قضايا النقل العام فى مدن المملكة وفيما بينها، وتكوين إدارات محلية للنقل العام فى مدن المملكة الرئيســية. وتكوين لجــان محلية من الجهات ذات العلاقة فــى مدن المملكة التى يزيد عدد ســكانها على (٢٥٠٠٠٠) نســمة، وتكوين لجنة من أعضاء بمســتوى عالٍ من الوزارات التى لها علاقة بالنقل العام تكون الرابط الرئيسى بين الوزارات وإدارات النقل العام .

٤- أبرز ما أشــارت إليه الدراسة فى مجال الإطار التشريعى ما يلى: توسيع السلطة لإدارات النقل العام المحلية ليتسنى لهم ترخيص خدمات النقل العام فى مناطقهم، ومن ذلك الترخيص لســيارات الأجرة وخدمــات النقل العام بالحافلات الصغيرة

وكذلك الحافلات المستخدمة لنقل منسوبى الشركات أو المؤسسات، وأن تعكس التشريعات الجديدة متطلبات المستخدمين ذوى المتطلبات الخاصة، وتستمر وزارة الداخلية فى دورها فى تطبيق اللوائح والقوانين المتعلقة بتسجيل المركبات وفحصها، والسلامة على الطرق، ورخص القيادة وقوانين المرور على الطرق، وتقوم وزارة الداخلية بتحضير تقارير دورية إلى اللجنة الخاصة بالنقل العام حول تطبيق القوانين الخاصة بالنقل العام.

٥- أبرز ما أشارت إليه الدراسة فى مجال الإطار التمويلى ما يلى: تتحمل وزارة النقل التكاليف الإدارية لإدارات النقل العام المحلية، وتوفير التمويل الكلى لإدارات النقل العام المحلية لتغطية تكاليف محطات الركاب، وأنظمة النقل الذكى والأنظمة التشغيلية الأخرى وكذلك البنية التحتية كمواقف الانتظار وخلافه، وتوفير الدعم المادى لإدارات النقل العام المحلية لتغطية عجز التشغيل (كلفة التشغيل زائداً عليها الربح مطروحاً منها الإيرادات) التى تتحقق على المتعاقدين لتقديم الخدمة وحسب المعايير المعتمدة، على كل إدارة محلية أخذ الموافقة من وزارة النقل حول أجور النقل العام التى يمكن أن تكون متغيرة من مدينة إلى أخرى حسب نوعية ومستوى الخدمة المقدم.

ثم بعد ذلك تطرقت الدراسة إلى المنهج التنفيذى المقترح لتنفيذ ومتابعة خطة النقل العام فى المدن بالمملكة والذى يتكون من أربع مراحل أساسيه هى:

١- إعداد المخطط الشامل للنقل العام فى كل مدينة من مدن المملكة الرئيسية . يتم ذلك من خلال التنسيق مع إمارات وأمانات المناطق والجهات ذات العلاقة الأخرى وإعداد نطاق الخدمات لتحقيق متطلبات كل مدينة ويتفق على أسلوب تحويله ومتابعته.

٢- تصميم نظام النقل العام، نتيجة لما يتم التوصل إليه فى دراسة المخططات الشاملة يتم تصميم النظام الخاص بالنقل العام وفق معايير علمية وهندسية عالية.

٣- إعداد وثيقة المنافسة التى يتم على ضوئها طرح مشروع تقديم خدمات النقل العام للمنافسة والتسرية .

٤- التشغيل ومراقبة الأداء.

وفى دراسة الخريجى عام (١٤٢٧هـ) بعنوان " رؤية الإدارة العامة للمرور فى إدارة وتنظيم خدمة النقل العام داخل المدن" تحدثت الدراسة عن أهمية النقل داخل المدن،

والـــدور الذى تقوم به الإدارة العامة للمرور فـــى إدارة وتنظيم الحركة المرورية، ورؤية الإدارة العامة للمرور فى إدارة وتنظيم خدمة النقل العام داخل المدن.

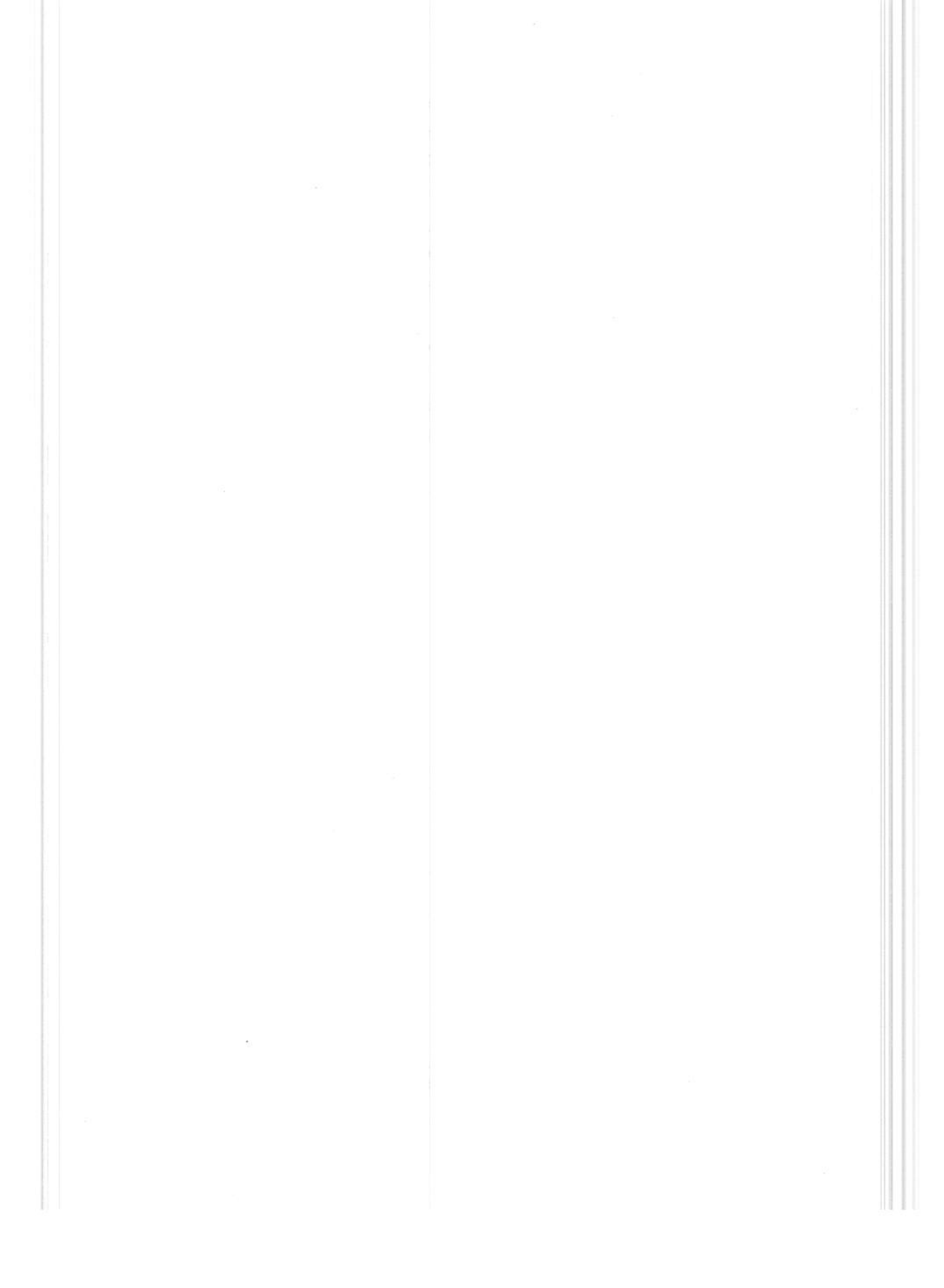
بعد ذلك تطرقت الدراســة بشــكل أكثر تفصيلى إلى أهمية النقل داخل المدن وما يتمتع به من مزايا وفوائد كثيرة، من أهمها، على ســبيل المثال وليس الحصر، تســهيل تنقل الأفراد، وتخفيف الازدحام المرورية، ورفع مســتوى الســلامة، وتقليص التلوثات البيئيــة ... إلــخ. كما تناولت الورقة الهدف الرئيس لــلإدارة العامة للمرور فى إدارة وتنظيم حركة المرور، وتحقيق السلامة المرورية على الطرق من خلال تنفيذ نظام المرور والتنســيق مع الجهات ذات العلاقة بالسلامة المرورية، واتخاذ جميع التدابير اللازمة لتســهيل وتنظيم الحركة المروية بكل يســر وســهولة وخاصةً فى الحالات الماسة، مثل فترات الذروة والازدحام المرورى والحوادث والمشاكل المرورية والمناسبات الخاصة.

وفى الختام استعرضت الدراسة رؤية الإدارة العامة للمرور فى إدارة وتنظيم خدمة النقل العام داخل المدن، وتشــتمل هذه الرؤية على العناصر المنظمة للنقل العام داخل المدن من حيث وســائل النقل المتعددة، والمســتفيدين من الخدمة، ووســائل السلامة المطلوبة على الطريق من حيث توعية الســائقين، ووســائل الســلامة على الحافلات، وكذلك وســائل الســلامة على الطرق. وذلك من خلال التحليل الإستراتيجى المتمثل فى تحديد الفرص المتاحة ومحاولة الاستفادة منها لدعم الوضع الراهن، والعمل على تقليل نقاط الضعف أو الحد منها.

خلاصة الدراسات السابقة:

بعد اســتعراض الدراسات الســابقة المتعلقة بالنقل العام داخل المدن يتضح بشكل جلــى أهمية النظــر إلى خدمات النقل العام داخل المدن فــى جميع المدن فى المملكة، وخاصــة المدن الكبرى منها؛ بوصف ذلك أحد العناصر الرئيســية والمهمة عند إعداد الخطط الإستراتيجية المستقبلية لهذه المدن. كما أشارت معظم الدراسات إلى أهمية زيادة التعاون والتنسيق بين الجهات العامة والخاصة المعنية بتقديم خدمات النقل العام وتبنى سياســة موحدة لهذه الخدمة. أيضاً أبرزت الدراســات السابقة أهمية تكثيف الجهود لترسيخ مفهوم النقل العام ومزاياه، وزيادة الوعى بأهمية هذه الخدمة، ودعمه بعوامل جذب فعالة لتشــجيع اســتخدامه وبما يسهم فى الإقلال من الاعتماد المتزايد على وســائل النقل الخاص. كما أشــارت الدراســات إلى تنظيم هذا القطاع وضبط

أدائه من خلال آلية فعالة وشاملة والحد من المنافسة غير المنظمة فى تقديم خدمات هذا القطاع. وأوضحت الدراسات أيضاً أهمية تبنى سياسات تخطيطية تقلل الحاجة إلى وسـائل النقل الخاص، وذلك من خلال وضع قيود على استخدام السيارات داخل المدن ورفع الرسـوم الجمركية، وفرض رسـوم على مواقف السـيارات ... إلخ. وفى الوقت نفسـه تُعطَى وسـائل النقل العام أولوية الحركة داخل المدن لا سيما فى مركز المدينة، من خلال تخصيص مسارات ومواقف للحافلات فى الأماكن المزدحمة، ومنحها أفضلية المرور والحركة، وتوفير أماكن الانتظار والمحطات المناسـبة والجذابة، وتوفير جميع وسائل الاتصال والمعلومات عن هذه الخدمة ... ونحو ذلك من الحوافز الأخرى المشـجعة لاستخدام وسائل النقل العام. كما ركزت معظم الدراسات على أهمية دعم هذه القطاع مالياً، وفتح المجال لمشاركة القطاع الخاص فى تقديم خدماته والرفع من مسـتوى الخدمة، إذ أوضحت معظم الدراسات أنها سـيئة وتحتاج إلى دعم واهتمام كبير لرفع مستواها ومظهرها العام.



الفصل الثالث
منهجية الدراسة

يتنــاول هذا الفصل منهج البحث العلمى، ومجتمع وعينة البحث. كما يتطرق إلى بنــاء أداة البحث والإجراءات التى تم اتباعها للتحقق من صدقها وثباتها. ويبين أيضاً كيفية تطبيق الدراســة ميدانياً، وأساليب المعالجة الإحصائية التى تم استخدامها فى معالجة بيانات الدراسة والإجابة عن تساؤلاتها.

أولاً - منهج البحث العلمى المستخدم فى الدراسة:

انطلاقاً من طبيعة الدراســة والمعلومات المــراد الحصول عليها للوقوف على أهم معوقات ومشكلات النقل العام وأسباب عدم إقبال المجتمع السعودى فى عمومه ومجتمع الموظفــين والموظفات فى الحكومة خاصةً، على خدمات النقل العام للتنقل داخل المدن والاعتماد على وسائل النقل الخاصة؛ استخدم الباحث المنهج الوصفى التحليلي، وهو منهج يعتمد على دراسة الظاهرة كما توجد فى الواقع ويهتم بوصفها وصفاً دقيقاً ويعبر عنهــا تعبيراً كيفياً وكمياً، فالتعبير الكيفى يصف لنا الظاهرة ويوضح خصائصها، أما التعبيــر الكمى فيعطينا وصفاً رقميــاً يوضح مقدار هذه الظاهرة أو حجمها ودرجات ارتباطها مع الظواهر الأخرى (عبيدات وآخرون، ٢٠٠١م، ص٨٧). كما لا يكتفى هذا المنهج عند جمع المعلومات المتعلقة بالظاهرة من أجل اســتقصاء مظاهرها وعلاقاتها المختلفة، بل يتعداه إلى التحليل والربط والتفسير للوصول إلى استنتاجات يبنى عليها التصور المقترح (العســاف، ١٩٨٩، ص ١٨٦). كما اســتعان الباحث بمصادر مكتبية (بحثيــة) كثيرة، من أهمهــا المراجع والدوريات العلمية، والرســائل والبحوث العلمية، والإحصاءات والتقارير الصادرة عن الأجهزة الحكومية ذات العلاقة بالدراسة.

ثانياً - مجتمع وعينة الدراسة:

بناءً على أهداف الدراســة وتســاؤلاتها، ولمحدودية إمكانيــات الباحث؛ تم قصر مجتمع الدراســة على الشــرائح الثلاث الرئيســية فى مدينة الرياض. وهى مجتمع المستفيدين، ومجتمع متخذى القرار والمسئولين والمخططين، ومجتمع مقدمى الخدمة الرئيسين.

أ- مجتمع وعينة المستفيدين:

تم تقسيم مجتمع المستفيدين إلى مجموعات يعتقد الباحث أنها أكثر الفئات المعنية بالنقل العام، وهى الفئات التالية من المستفيدين:

١- مجموعة الموظفين من الجهات والمؤسسات الحكومية فى مدينة الرياض من المراتب من الأولى إلى العاشـــرة، حيث تشـــير بيانات وزارة الخدمة المدنية للعام ١٤٢٥هـ إلـــى أن أعدادهم قد بلغت ما يقرب من (٥٤ ألــف) موظف موزعين على المراتب العشــر، ويعملون فى (٢٩) وزارة وهيئة ومؤسسة، ولتحديد حجم العينة العشوائية البسيطة الواجب سحبها من المجتمع المستهدف، أخذ الباحث فى الاعتبار الموازنة بين نسبة الخطأ الذى يمكن تحمله (d) والتكلفة متمثلة فى حجم العينة المسحوبة، وللحصول على حجم العينة المعقول لتحقيق الهدف المرجو من البحث قام الباحث بتطبيق القانون التالى (أبو شعر ١٩٩٧م، ص:١٣٤):

$$n = \frac{z^2 p(1\text{-p})}{d^2}$$

حيث:

(n): تمثـل الحد الأدنـــى لحجم العينة الواجب ســحبه (الذى يتـم تحديده من المعادلة).

(P): تمثل نسبة حدوث الظاهرة التى نهتم بها فى المجتمع، وهى هنا تمثل نسبة رضا الموظفين عن خدمة النقل العام داخل المدينة. ومن البديهى أن تكون قيمة (P) غير معلومة، لذلك فإننا إما أن نقوم بتقدير هذه النسبة من عينة استطلاعية أو نســتعيض عنها بالقيمة (٠,٥) والتــى تعطى أكبر حجم ممكن للعينة، وفى هذه الدراسة قام الباحث بتقدير هذه النسبة بـ (٠,٥) أى أن (P = ٠,٥٠).

(d): تمثل أكبر خطأ للتقدير يســمح به عند تقدير نســبة حــدوث الظاهرة فى المجتمــع (درجة الدقة المطلوبة)، وتقدر عادة بقيمة ما بين (٠,٠١ ، ٠,٠٥)، وقد قام الباحث فى هذه الدراسة بافتراضها بـ (٠,٠٥).

(Z): تمثل القيمة الجدولة المســتخرجة من التوزيع الطبيعى بمســتوى ثقة معين، وعموماً فــإن قيمة (Z) تقدر بقيمة (١,٩٦) إذا كان مســتوى الثقــة (٩٥٪)، وتقدر بقيمة (٢,٥٨) إذا كان مستوى الثقة (٩٩٪)، وقد قام الباحث بافتراضها بـ(١,٩٦).

$$\because n = \frac{z^2 \, p \, (1 \;\; p)}{d^2} = \frac{(0.96)^2 \, (0.50) \, (0.50)}{(0.05)^2} = 385$$

ويكـــون حجـــم العينة هذا (n) نهائياً إذا كان كســـر المعاينـــة (n/N) أصغر من (٠,١٠) - حيث N تمثل حجم المجتمع - أما إذا كان كسر المعاينة أكبر من (٠,١٠) فيصبـــح هذا الحجم مبدئياً ويرمز له بالرمز no ويكون الحجم النهائى للعينة هو (أبو شعر ١٩٩٧م: ص ١٣٥):

$$n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}}$$

ولأن N هنا تمثل جميع الموظفين (فى المراتب العشر) والبالغ عددهم كما ســـبق أن ذكرنا ما يقرب من (٥٤ ألف) موظف، ولأن نســـبة المعاينة هنا = (٣٨٥ / ٥٤٠٠٠) = ٠,٠٠٧١ (n/N) وهى أقل من (٠,١٠) فيصبح هذا الحجم نهائياً، أى أن حجـــم عينة الموظفين هو (٣٨٥) موظفاً، وقد قام الباحث بتوزيع هذا العدد على عينة عشـــوائية من الوزارات والهيئات والمؤسسات (تمثلت فى: وزارة النقل، وزارة الشـــئون البلدية والقرويـــة، وزارة التخطيط، وزارة الصحة، وزارة التربيـــة والتعليم، معهد الإدارة العامة، شـــئون الموظفين فى جامعة الملك سعود)، وقد تم استرجاع عدد (٣٤٤) استبانة بنسبة (٨٩,٥٪) وتعد هذه النسبة من نسب الردود الممتازة فى العلوم السلوكية (القحطانى وآخرون، ٢٠٠٠م).

٢- مجموعـــة الموظفات من الجهات والهيئات الحكومية فى مدينة الرياض من المراتب من الأولى إلى العاشرة، وهى من الشرائح المهمة المستفيدة من خدمات النقل العام بالمملكة (نظراً لطبيعة المجتمع الســـعودى ولحاجة الموظفات لوســـائل النقل أكثر مـــن الموظفين لعدم إمكانية قيادة المرأة للســـيارة)، وقد رأى الباحث أن تمثل بفئة منفصلة لها عينة تتناسب مع عددهن وليس مع العدد الكلى للموظفين والموظفات، وتشـــير بيانات وزارة الخدمة المدنية للعام ١٤٢٥هـ إلى أن عدد تلك الموظفات قد بلغ ما يقرب من (٦ آلاف) موظفة وُزِّعنَ على المراتب العشـــر. وبالمثل اســـتخدم الباحث المعادلة السابقة نفسها فى تحديد حجم العينة العشوائية البسيطة الواجب ســـحبها من مجموعة الموظفين ونفس الافتراضات الخاصة بدرجة الثقة، وبخطأ التقدير d (درجة الدقة المطلوبة)، ونسبة حدوث الظاهرة فى المجتمع (P). ووجد

أن الحجـم النهائى لعينة الموظفات هو (٣٨٥) موظفة. وبالمثل قام الباحث بتوزيع هذا العدد على عينة عشـوائية من الوزارات والهيئات والمؤسسات التى يوجد بها العنصر النسـائى (تمثلت فى: وزارة الشـئون البلدية والقروية، وزارة التخطيط، وزارة الصحة، وزارة التربية والتعليم، معهد الإدارة العامة الفرع النسـائى، شـئون الموظفات فى جامعة الملك سـعود)، وقد تم اسـترجاع عدد (٣٦٤) استبانة بنسبة (٩٤,٥٪) وتعد هذه النسبة من نسب الردود الممتازة أيضاً فى العلوم السلوكية.

٣- مجموعـة الطلبة من الجامعات والكليات فى مدينة الرياض، وهى من الشـرائح المهمة أيضاً المستفيدة من خدمات النقل العام بالمملكة والتى رأى الباحث أن تمثل بمجموعة منفصلة أيضاً لها عينة تتناسـب مع عددهم. وبالمثل استخدم الباحث نفس المعادلة السابقة فى تحديد حجم العينة العشوائية البسيطة الواجب سحبها من مجتمع الموظفين والموظفات ونفس الافتراضات الخاصة بدرجة الثقة، وبخطأ التقدير d (درجة الدقة المطلوبة)، ونسبة حدوث الظاهرة فى المجتمع (P). ووجد أن الحجم النهائى لعينة الطلبة هو (٣٨٥) طالباً. وقام الباحث بتوزيع هذا العدد على عينة عشـوائية من الطلبة فى الكليات المختلفة من جامعة الملك سعود، وعلى طلاب معهد الإدارة العامة الفرع الرئيسى، وقد تم استرجاع عدد (٢١٤) استبانة من أصل (٣٨٥) اسـتبانة موزعة أى بنسـبة (٥٦٪) وتعد هذه النسـبة من نسب الردود المقبولة فى العلوم السلوكية (القحطانى وآخرون،٢٠٠٠م: ١٢٨).

٤- مجموعة الطالبات من الجامعات والكليات فى مدينة الرياض، وهى من الشـرائح المهمة أيضاً المسـتفيدة من خدمات النقل العام بالملكة، وقد رأى الباحث أن تمثل أيضـاً بمجموعة منفصلة لها عينة تتناسـب مع عددهم، وليـس مع العدد الكلى للطلبة والطالبات (نظراً لطبيعة المجتمع السعودى ولحاجة الطالبات لوسائل النقل أكثـر من الطلبـة لعدم إمكانية قيادة المرأة للسـيارة). وبالمثل اسـتخدم الباحث المعادلة السابقة نفسها فى تحديد حجم العينة العشوائية البسيطة الواجب سحبها من مجتمع الموظفين والموظفات والطلبة ونفس الافتراضات الخاصة بدرجة الثقة، وبخطأ التقدير d (درجة الدقة المطلوبة)، ونسبة حدوث الظاهرة فى المجتمع (P). ووجد أن الحجم النهائى لعينة الطلبة هو (٣٨٥) طالبة. وقام الباحث بتوزيع هذا العدد على عينة عشوائية من الطلاب فى الكليات المختلفة من جامعة الملك سعود القسـم النسـائى، وعلى طلاب معهد الإدارة العامة الفرع النسائى أيضاً، وقد تم استرجاع عدد (٢٠٨) استبانات من أصل (٣٨٥) استبانة موزعة أى بنسبة (٥٤٪) وتعد هذه النسبة من نسب الردود المقبولة أيضاً فى العلوم السلوكية.

والجدول والشـــكل البيانى (٣-١) يوضحان ملخصاً لما سبق عن العينة المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض، والمسترد من هذه العينة:

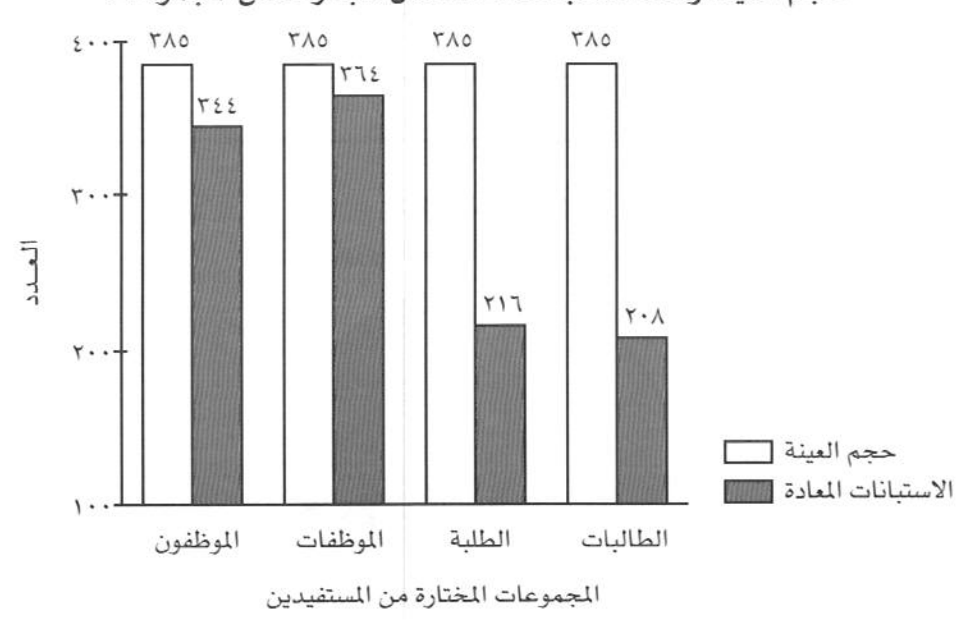
جدول رقم (٣-١)

حجم العينة وعدد الاستبانات المعادة لكل مجموعة من مجتمع المستفيدين

المجموعة	حجم العينة المحدد	عدد الاستبانات المعادة مكتملة البيانات	النسبة المئوية للاستبانات المعادة مكتملة البيانات
الموظفون	٣٨٥	٣٤٤	٪٨٩,٥
الموظفات	٣٨٥	٣٦٤	٪٩٤,٥
الطلبة	٣٨٥	٢١٤	٪٥٦
الطالبات	٣٨٥	٢٠٨	٪٥٤
المجموع	١٥٤٠	١١٣٠	٪٧٣,٥

شكل رقم (٣-١)

حجم العينة وعدد الاستبانات المعادة لكل مجموعة من المجموعات



ويلاحظ من الجدول السابق أن النسبة المئوية لعدد الاستبانات المعادة مكتملة البيانات راوحت بين (٥٤٪) (وهى أقل نسبة وكانت لدى الطالبات)، و(٩٤,٥٪) (وهى أعلى نسبة وكانت لدى الموظفات)، وبوجه عام كانت النسبة المئوية لعدد الاستبانات المعادة مكتملة البيانات لمجتمع المستفيدين هى (٧٣,٥٪). وقد كان توزيع أفراد عينة المستفيدين بحسب الخصائص الشخصية والاقتصادية والاجتماعية كما يلى:

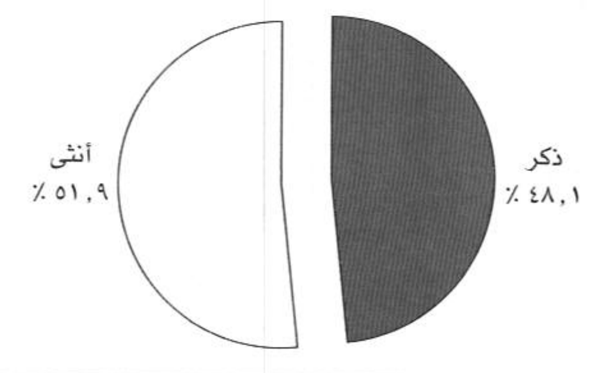
١- الجنس:

يتضح من الجدول رقم (٣-٢) والشكل البيانى رقم (٣-٢) أن أكثر من النصف بقليل من الذين شملتهم الدراسة كانوا من الإناث بنسبة (٥١,٩٪)، والنصف الآخر تقريباً هم من الذكور بنسبة (٤٨,١٪).

جدول رقم (٣-٢)
توزيع العينة حسب الجنس

الجنس	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
ذكر	٥٤٤	٪٤٨,١
أنثى	٥٨٦	٪٥١,٩
المجموع	١١٣٠	٪١٠٠,٠

شكل رقم (٣-٢)
توزيع العينة حسب الجنس



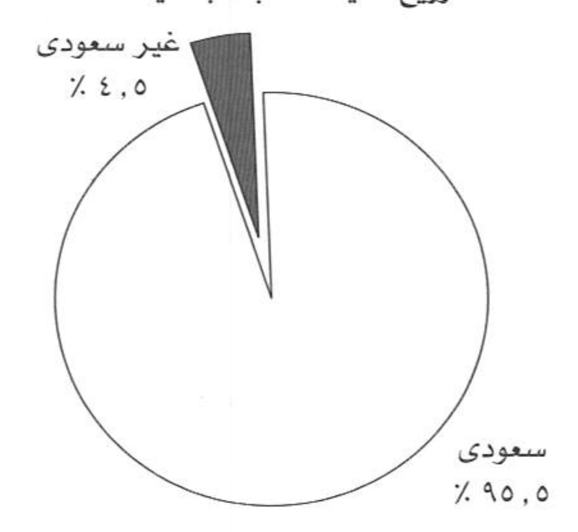
٢- الجنسية:

يظهر من الجدول رقم (٣-٣) والشكل البيانى رقم (٣-٣) أن ما نسبته (٩٥,٥ ٪) من عينة المســتفيدين كانوا من السعوديين، والباقى (٤,٥٪) كانوا من غير السعوديين، وهذا الفارق الكبير قد يعود فى الأســاس إلى الاختلاف الموجود بين عدد السعوديين وعدد غير السعوديين فى مجتمع المستفيدين المسحوب منه العينة.

جدول رقم (٣-٣)
توزيع العينة حسب الجنسية

الجنسية	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
سعودى	١٠٧٩	٪٩٥,٥
غير سعودى	٥١	٤,٥ ٪
المجموع	١١٣٠	٪١٠٠

شكل رقم (٣-٣)
توزيع العينة حسب الجنسية



٣- المستوى التعليمى:

يتضح من الجدول رقم (٣-٤) والشكل البيانى رقم (٣-٤) أن أقل النسب كانت لمن هم حاصلون على شهادة أقل من الثانوية بنسبة (٧,٥٪)، يليهم من هم حاصلون على شهادة أعلى من الجامعى بنسبة (١٤,٨ ٪)، فى حين كان الحاصلون على الشهادة الجامعية يمثلون الفئة الشائعة (٤٩,٦٪) بين أفراد عينة الدراسة من المستفيدين، ومثل الحاصلون على شهادة ثانوية عامة أو ما يعادلها نسبة (٢٨,١٪).

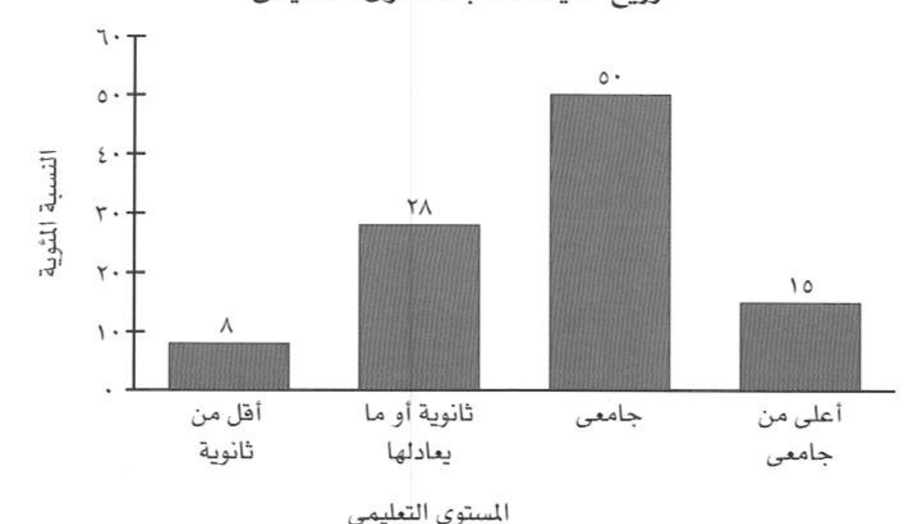
جدول رقم (٣-٤)

توزيع العينة حسب المستوى التعليمى

المستوى التعليمى	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
أقل من الثانوية	٨٥	٧,٥٪
ثانوية عامة أو ما يعادلها	٣١٨	٢٨,١٪
جامعى	٥٦٠	٤٩,٦٪
أعلى من جامعى	١٦٧	١٤,٨٪
المجموع	١١٣٠	١٠٠,٠٪

شكل رقم (٣-٤)

توزيع العينة حسب المستوى التعليمى



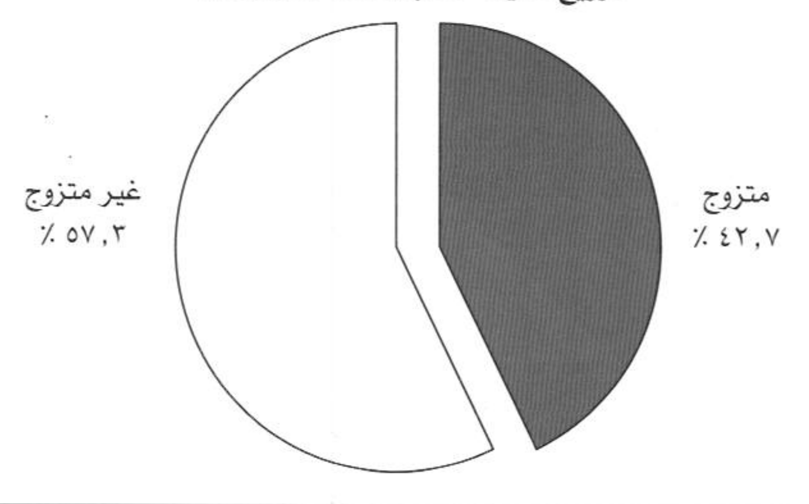
٤-.الحالة الاجتماعية:

يتضح من الجدول رقم (٣-٥) والشكل البيانى رقم (٣-٥) أن غالبية الذين شملتهم عينة الدراسة كانوا من غير المتزوجين بنسبة (٥٧,٣٪)، فى حين كانت نسبة المتزوجين (٤٢,٧٪) من أفراد الدراسة.

جدول رقم (٣-٥)
توزيع العينة حسب الحالة الاجتماعية

الحالة الاجتماعية	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
متزوج	٤٨٣	٪٤٢,٧
غير متزوج	٦٤٧	٪٥٧,٣
المجموع	١١٣٠	٪١٠٠

شكل رقم (٣-٥)
توزيع العينة حسب الحالة الاجتماعية



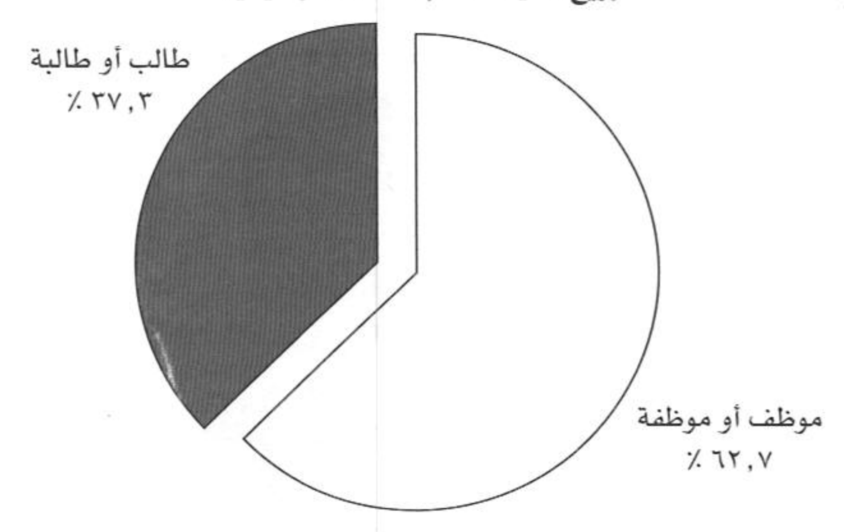
٥- الحالة الوظيفية:

يوضــح الجدول رقم (٣-٦) والشــكل البيانــى رقم (٣-٦) أن المهنة الشــائعة بين أفراد عينة الدراسة هى "الموظفون والموظفات" بنسبة (٦٢,٧٪)، أما الطلبة والطالبات فيمثلون (٣٧,٣٪) من إجمالى أفراد عينة الدراسة.

جدول رقم (٣-٦)
توزيع العينة حسب الحالة الوظيفية

الحالة الوظيفية	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
موظف وموظفة	٧٠٨	٪٦٢,٧
طالب وطالبة	٤٢٢	٪٣٧,٣
المجموع	١١٣٠	٪١٠٠

شكل رقم (٣-٦)
توزيع العينة حسب الحالة الوظيفية



٦- العمر:

يتبين من الجدول رقم (٣-٧) والشكل البيانى رقم (٣-٧) أن الفئة العمرية الشائعة بين أفراد عينة الدراسة هى الفئة العمرية من (٢٠) إلى أقل من (٢٥) سنة وشكلت ما نسبته (٣١,٥٪)، يليها الفئة العمرية أكثر من ٣٥ سنة بنسبة (٢٩,٧٪)، ثم الفئة العمرية من (٣٠) إلى أقل من (٣٥) سنة بنسبة (١٨,٣٪). أما أقل النسب فكانت لأفراد الدراسة الذين تقل أعمارهم عن (٢٠) سنة وبنسبة (٣,٦٪).

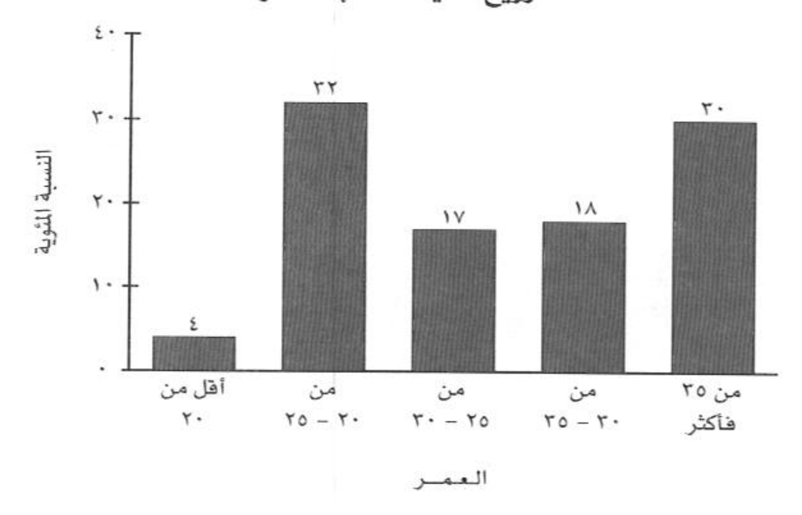
جدول رقم (٣-٧)

توزيع العينة حسب العمر

العمر	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
أقل من ٢٠سنة	٤١	٣,٦٪
من٢٠ إلى أقل من ٢٥ سنة	٣٥٦	٣١,٥٪
من٢٥ إلى أقل من ٣٠ سنة	١٩٠	١٦,٨٪
من٣٠ إلى أقل من ٣٥ سنة	٢٠٧	١٨,٣٪
أكثر من ٣٥ سنة	٣٣٦	٢٩,٧٪
المجموع	١١٣٠	١٠٠,٠٪

شكل رقم (٣-٧)

توزيع العينة حسب العمر



٧- الدخل الشهرى بالريال السعودى:

يتضح من الجدول رقم (٣-٨) والشكل البيانى رقم (٣-٨) أن الدخل الشهرى الشائع بين أفراد عينة الدراسة هو أكثر من (٧٠٠٠) ريال بنسبة (٣١,٢٪) من إجمالى أفراد الدراســة، ويلى هذه الفئة من كان دخلهم الشــهرى من (١٠٠٠) إلى أقل من (٣٠٠٠) ريال ســعودى وبنسبة (١٩,٨٪)، ثم تأتى فئة من كان دخلهم الشهرى من (٥٠٠٠) إلى أقل من (٧٠٠٠) ريال وبنسبة (١٧,٧٪)، أما أقل النسب فكانت لأفراد الدراسة الذين يراوح دخلهم الشهرى من (٣٠٠٠) إلى (٥٠٠٠) ريال بنسبة (١٤,٥٪).

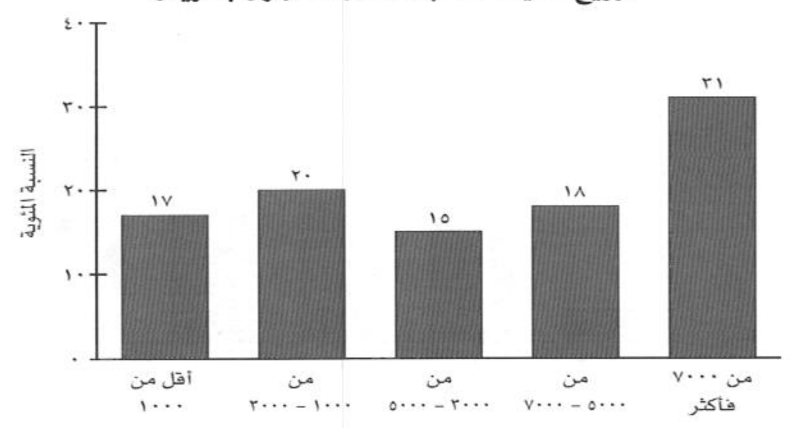
جدول رقم (٣-٨)

توزيع العينة حسب الدخل الشهرى بالريال

الدخل الشهرى بالريال	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
اقل من ١٠٠٠ ريال	١٩٠	٪١٦,٨
من١٠٠٠ إلى أقل من٣٠٠٠	٢٢٤	٪١٩,٨
من٣٠٠٠ إلى أقل ٥٠٠٠	١٦٤	٪١٤,٥
من٥٠٠٠ إلى أقل ٧٠٠٠	٢٠٠	٪١٧,٧
أكثر من٧٠٠٠ ريال	٣٥٢	٪٣١,٢
المجموع	١١٣٠	٪١٠٠,٠

شكل رقم (٣-٨)

توزيع العينة حسب الدخل الشهرى بالريال



٨- المرتبة الوظيفية:

يتضح من الجدول رقم (٣-٩) والشـكل البيانى رقم (٣-٩) أن أكثر المراتب تمثيلاً بين موظفى أفراد الدراسة هي" المرتبة السادسة " بنسبة (٢٠,٢٪) من إجمالى موظفى أفراد الدراسـة الذين أجابوا عن هذا السؤال والبالغ عددهم (٥٦٣) موظفاً وموظفة، ويلى هذا من يشـغلون " المرتبة الخامسة " بنسبة (١٦,٣٪) من إجمالى موظفى أفراد الدراسـة الذين أجابوا عن هذا السؤال، يلى هذا المرتبة " السابعة " وشكلوا ما نسبته (١٣,٩٪) مـن أجمالى موظفى أفراد الدراسـة الذين أجابوا عن هذا السـؤال. أما أقل المراتب تمثيلاً بين موظفى أفراد الدراسـة الذين أجابوا عن هذا السـؤال فكانت المرتبة الثانية بنسبة (٥,٢٪)، والمرتبة الثالثة بنسبة (٦,٤٪)، والثامنة بنسبة (٧,١٪)، والتاسعة بنسبة (٩,١٪)، والعاشرة بنسبة (٩,٢٪)، والرابعة بنسبة (١٢,٦٪).

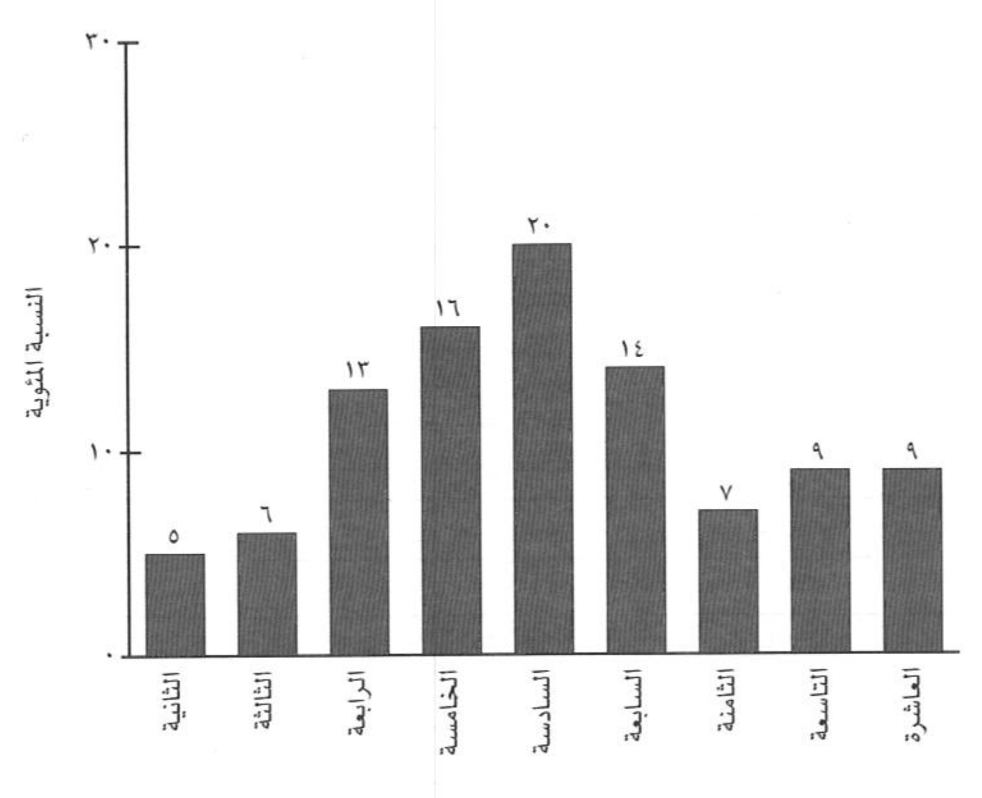
جدول رقم (٣-٩)

توزيع العينة من الموظفين حسب المرتبة الوظيفية

المرتبة الوظيفية	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
الثانية	٢٩	٥,٢ ٪
الثالثة	٣٦	٪٦,٤
الرابعة	٧١	٪١٢,٦
الخامسة	٩٢	٪١٦,٣
السادسة	١٤٤	٪٢٠,٢
السابعة	٧٨	٪١٣,٩
الثامنة	٤٠	٪٧,١
التاسعة	٥١	٪٩,١
العاشرة	٥٢	٪٩,٢
المجموع	٥٦٣	٪١٠٠,٠
بلا إجابة	٤٢٢ من الطلاب لا ينطبق عليهم هذا السؤال، ١٤٥ موظفاً بلا إجابة	

شكل رقم (٣-٩)

توزيع العينة من الموظفين حسب المرتبة الوظيفية



٩- عدد سنوات الخدمة:

يتضح من الجدول رقم (٣-١٠) والشكل البيانى رقم (٣-١٠) أن أعلى نسبة لسنوات الخبرة كانت أقل من (٥) سنوات وشكلت ما نسبته (٣٥,١٪) من إجمالى موظفى أفراد عينة الدراسة الذين أجابوا عن هذا السؤال والبالغ عددهم (٦٠٦) موظف وموظفة، يليها فئة سنوات الخبرة من (٥) إلى أقل من (١٠) سنوات بنسبة (٢٧,٧٪)، أما أقل النسب فكانت للذين تزيد مدة خدمتهم على (١٥) سنة بنسبة (١٧,٥ ٪).

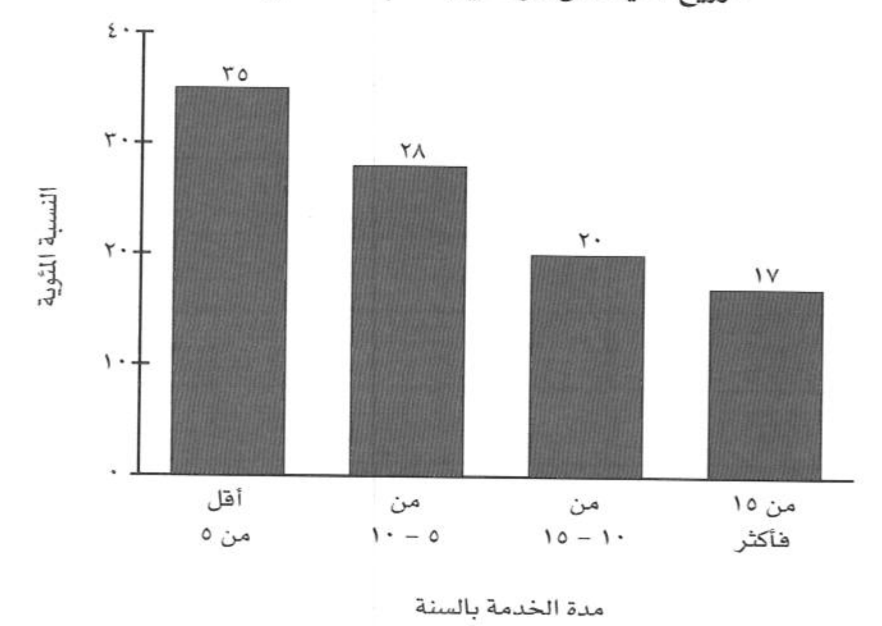
جدول رقم (٣-١٠)

توزيع العينة من الموظفين حسب عدد سنوات الخدمة

سنوات الخدمة	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
أقل من ٥ سنوات	٢١٣	٣٥,١٪
من ٥ إلى أقل من ١٠ سنوات	١٦٨	٢٧,٧٪
من ١٠ إلى أقل من ١٥ سنة	١١٩	١٩,٦٪
أكثر من١٥ سنة	١٠٦	١٧,٥٪
المجموع	٦٠٦	١٠٠,٠٪
بلا إجابة	٤٢٢ من الطلاب لا ينطبق عليهم هذا السؤال، ١٠٢ موظف بلا إجابة	

شكل رقم (٣-١٠)

توزيع العينة من الموظفين حسب عدد سنوات الخدمة



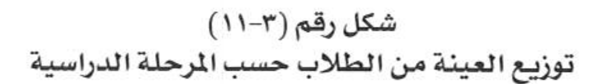
١٠- المرحلة الدراسية الجامعية:

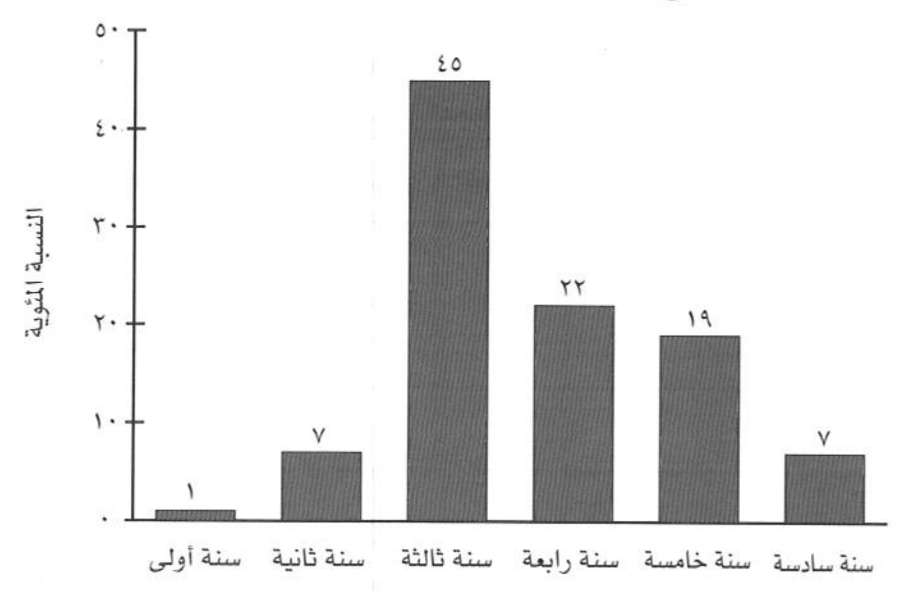
يتضح من الجدول رقم (٣-١١) والشكل رقم (٣-١١) أن أكثر المراحل الدراسية الجامعية تمثيلاً بين طلاب أفراد الدراسة هي "السنة الثالثة" بنسبة (٤٥,١٪) من إجمالي طلاب أفراد الدراسة الذين أجابوا على هذا السؤال والبالغ عددهم (٤١٢) طالباً وطالبة، ويلي هذا من هم في "السنة الرابعة" بنسبة (٢١,٦٪) من إجمالي طلاب أفراد الدراسة الذين أجابوا عن هذا السؤال، يلي هذا السنة "الخامسة" وشكلوا ما نسبته (١٨,٩٪) من إجمالي طلاب أفراد الدراسة الذين أجابوا عن هذا السؤال. أما أقل المراحل تمثيلاً بين طلاب أفراد الدراسة الذين أجابوا عن هذا السؤال فكانت السنة الأولى بنسبة (٠,٧٠٪)، والسنة السادسة بنسبة (٦,٦٪)، والثانية بنسبة (٧,٠٪).

جدول رقم (٣-١١)

توزيع العينة من الطلاب حسب المرحلة الدراسية

المرحلة الدراسية	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
سنة أولى	٣	٪٠,٧٠
سنة ثانية	٢٩	٪٧,٠
سنة ثالثة	١٨٦	٪٤٥,١
سنة رابعة	٨٩	٪٢١,٦
سنة خامسة	٧٨	٪١٨,٩
سنة سادسة	٢٧	٪٦,٦
المجموع	٤١٢	٪١٠٠,٠
بلا إجابة	٧٠٨ من الموظفين لا ينطبق عليهم هذا السؤال، ١٠ طلاب بلا إجابة	


شكل رقم (٣-١١)
توزيع العينة من الطلاب حسب المرحلة الدراسية



ب - مجتمع متخذى القرار والمسئولين والمخططين للنقل، ومجتمع مقدمى الخدمة الرئيسين:

أما مجتمع متخذى القرار والمسئولين والمخططين للنقل فهم محصورون فى مسئولى النقل فى وزارة المواصلات ومسئولى النقل فى وزارة البلديات والشئون القروية ومسئولى الحركة والنقل فى إدارات المرور ومسئولى النقل فى الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض ومسئولى النقل فى أمانة مدينة الرياض، وهم قرابة (٢٥) مسئولاً يتم استقصاء آرائهم جميعاً نظراً لمحدوديتهم من خلال عمل مقابلات شخصية محددة.

أما عن مجتمع مقدمى الخدمة الرئيسين فهم محصورون فى المسئولون فى شركة النقل الجماعى وعددهم (١٠) من المديرين الرئيسين فى الشركة.

وبعد عدة محاولات قام بها الباحث تم إجراء (٢٠) مقابلة منها (١٣) مقابلة مع المسئولين بنسبة (٥٢٪) من إجمالى المسئولين، و(٧) مقابلات مع مقدمى الخدمة

بنســبة (٧٠٪) من إجمالى مقدمى الخدمة. والجدول رقم (٣- ١٢) والشــكل البيانى رقم (٣-١٢) يوضحان ملخصاً لما سبق عن مجتمع متخذى القرار ومقدمى الخدمة:

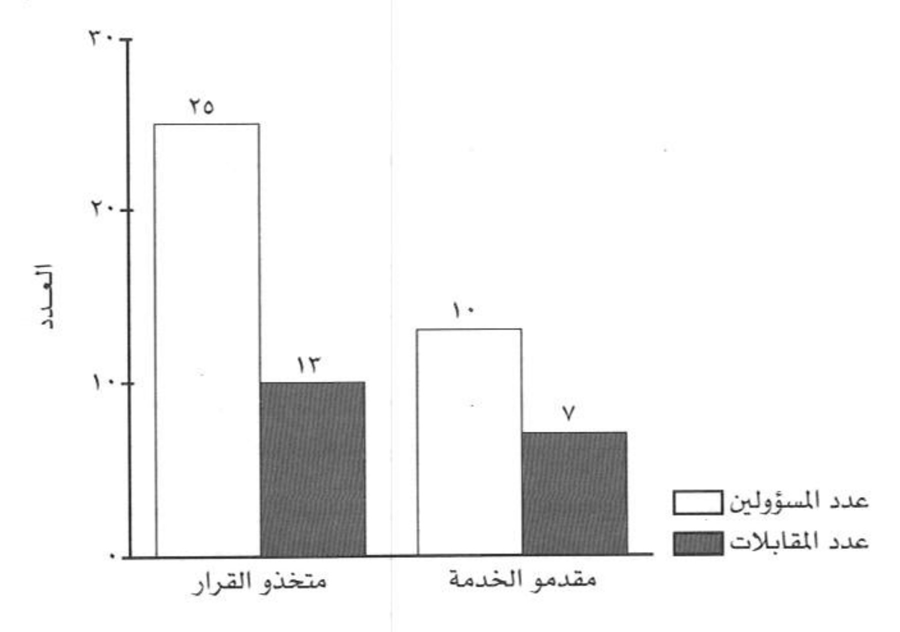
جدول رقم (٣- ١٢)

مجتمع متخذى القرار ومقدمى الخدمة وعدد المقابلات التى أجريت معهم

المجموعة	عدد المسئوليين	عدد المقابلات التى تمت	النسبة المئوية
متخذو القرار	٢٥	١٣	٪٥٢,٠
مقدمو الخدمة	١٠	٧	٪٧٠,٠
المجموع	٣٥	٢٠	٪٥٧,١

شكل رقم (٣- ١٢)

مجتمع متخذى القرار ومقدمى الخدمة وعدد المقابلات التى أجريت معهم



وكان توزيع المقابلات على هؤلاء (متخذى القرار ومقدمى الخدمة) بحسب المستوى التعليمى كما هو موضح فى الجدول رقم (٣-١٣) والشكل البيانى رقم (٣-١٣):

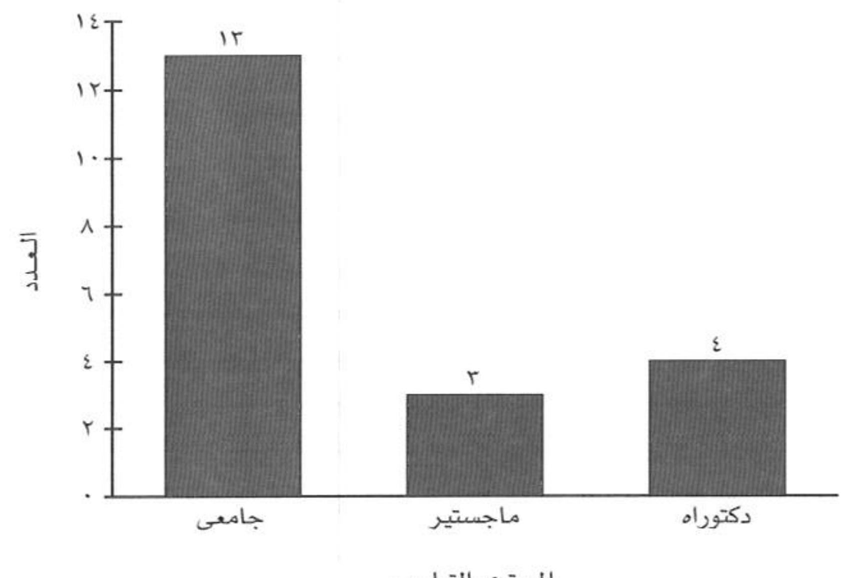
جدول رقم (٣-١٣)

توزيع متخذى القرار ومقدمى الخدمة الذين أجريت معهم المقابلات حسب المستوى التعليمى

المستوى التعليمى	عدد الأفراد (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
جامعى	١٣	٧٢,٢٪
ماجستير	٣	٥,٦٪
دكتوراه	٤	٢٢,٢٪
المجموع	٢٠	١٠٠,٠٪

شكل رقم (٣-١٣)

توزيع متخذى القرار ومقدمى الخدمة الذين أجريت معهم المقابلات حسب المستوى التعليمى



كما كان متوسط عدد سنوات الخبرة لهم نحو (١٨,٤٧) سنة؛ مما يدل على ارتفاع مستوى الخبرة لديهم.

ثالثاً - أداة الدراسة وإجراءاتها:

بناء أداة الدراسة:

بعد الاطلاع على أدبيات الدراسة الحالية والدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع هذه الدراسة، قام الباحث بتصميم استبانتين أوليتين، الأولى موجهة لعينة المستفيدين من خدمات النقل العام فى مدينة الرياض؛ للتعرف على آرائهم واتجاهاتهم نحو خدمة النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية. أما الاستبانة الثانية (استبانة المقابلات الشخصية) فكانت موجهة لمتخذى القرار والمسئولين ومقدمى الخدمة؛ للتعرف على آرائهم واتجاهاتهم نحو واقع النقل العام فى المملكة العربية السعودية وسبل تطويره وتفعيله. ومن خلال هذه الاستبانات تم جمع البيانات اللازمة للإجابة عن تساؤلات الدراسة وتحقيق أهدافها.

الاستبانة الأولى - الموجهة إلى عينة المستفيدين من خدمة النقل العام بمدينة الرياض:

واشتملت هذه الاستبانة على ما يلى:

الجزء الأول: يشمل مجموعة من المعلومات العامة عن عينة المستفيدين:

وينقسم هذا الجزء إلى قسمين رئيسيين:

القسم الأول: يشمل هذا القسم البيانات الأولية (الخصائص الشخصية والوظيفية) لعينة المستفيدين.

وهى متغيرات تم وضعها فى مستوى قياس "اسمى أو ترتيبي"، وشملت على البيانات الأولية (الخصائص الشخصية والوظيفية) لعينة المستفيدين، وكانت تعبر عن: الجنس، والجنسية، والمستوى التعليمى، والحالة الاجتماعية، والعمر، والدخل الشهرى، والحالة الوظيفية، والمرتبة الوظيفية (للموظفين والموظفات فقط)، وسنوات الخدمة (للموظفين والموظفات فقط)، والمرحلة الدراسية (للطلبة والطالبات فقط).

القسم الثانى: يشمل ذلك القسم مجموعة من الأسئلة تسمح بالتعرف على آراء عينة المستفيدين نحو مدى استخدام (ودرجة الرضا عن) وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة:

وهى متغيرات تم وضعها فى مستوى قياس "اسمى" وكانت تعبر عن: التعرف على الغرض الرئيسى من الرحلات التى يقوم بها أفراد الدراسة يومياً، والتعرف على الوسيلة

الأساسية لتنقل أفراد الدراسة فى المدينة، التعرف على درجة استخدام وسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة، التعرف على وسيلة النقل المفضلة لأفراد الدراسة، التعرف على درجة الرضا بين أفراد الدراسة عن وسائل النقل العام المتوافرة داخل المدينة ... إلخ.

الجزء الثانى: يشـمل مجموعة من العبارات تسـمح بالتعرف على آراء واتجاهات أفراد الدراسـة (المستفيدين) نحو الأسـباب التى تؤدى إلى عدم استخدمهم لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة.

وهـى متغيرات تابعة تم وضعها فى مسـتوى قياس "فتـرى أو فئوى"، وتكونت من (٢٩) عبارة موجة إلى عينة المستفيدين من خدمة النقل العام فى مدينة الرياض، وقام الباحث بعد ذلك، بمساعدة الإطار النظرى والدراسات السابقة وخبرة الباحث نفسه، بتوزيعها على أربعة محاور رئيسة كما يلى:

المحور الأول: أسباب تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً:

ويتكون مقياس هذا المتغير من (٦) عبارات موجهة إلى أفراد الدراسة (المستفيدين مـن الخدمة) وأعدت لقياس آرائهم نحو الأسـباب التى تؤدى إلى عدم اسـتخدمهم لوسـائل النقل العـام للتنقل داخل المدينة وتعزى لطبيعة وسـائل النقل العام الموجودة حالياً، وهذه العبارات موضحة فى الاستبانة كما يلى:

جدول رقم (٣-١٤)

العبارات التى تعبر عن الأسباب التى تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام

رقم العبارة فى الاستبانة	العبارة
١	عدم وجود وسيلة نقل عام جيدة للتنقل داخل المدينة.
٢	محدودية ساعات الخدمة لحافلات النقل العام فى المدينة.
٤	النظافة العامة للحافلة سيئة.
٦	عدم وجود تكييف داخل الحافلة.
٧	عدم انتظام حركة الحافلات والتزامها بالمواعيد.
٨	عدم مرور الحافلات فى أوقات متقاربة وساعات الانتظار طويلة وخاصة فى ساعات الذروة.

المحور الثانى - أسباب اجتماعية:

يتكون مقياس هذا المتغير من (٤) عبارات موجهة إلى أفراد الدراسة (المستفيدين من الخدمة) وأعدت لقياس آرائهم نحو الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة وتعزى لأسباب اجتماعية، وهذه العبارات موضحة فى الاستبانة كما يلى:

جدول رقم (٣-١٥)

العبارات التى تعبر عن الأسباب التى تعزى إلى أسباب اجتماعية

رقم العبارة فى الاستبانة	العبارة
٣	المنظر العام لوسيلة النقل العام داخل المدينة سيئ.
٥	نوعية المستخدمين لوسائل النقل العام بشكل عام غير جيدة.
٩	تردِّى نوع الحافلات المستخدمة للتنقل داخل المدينة.
١٩	عدم وجود مكان مخصص للأسرة داخل الحافلة.

المحور الثالث - أسباب إدارية:

ويتكون مقياس هذا المتغير من (٨) عبارات موجهة إلى أفراد الدراسة (المستفيدين من الخدمة)، وأعدت لقياس آرائهم نحو الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة وتعزى لأسباب إدارية، وهذه العبارات موضحة فى الاستبانة كما يلى:

جدول رقم (٣-١٦)

العبارات التى تعبر عن الأسباب التى تعزى إلى أسباب إدارية

رقم العبارة فى الاستبانة	العبارة
١٠	عدم توافر صيانة دورية لحافلات النقل العام داخل المدينة.
١١	عدم وجود تأهيل جيد لقائدى الحافلات وتدنى مستواهم.

١٢	عدم تغطية حافلات النقل العام لكل أطراف المدينة.
١٤	عدم وجود قيود على حركة السيارة الخاصة داخل المدينة.
٢٠	عدم وجود نظام معلوماتى متطور وتفصيلى عن الخدمة يحدد مسار الحافلات ومناطق الخدمة وجداول وأوقات التشغيل وتحديثها بشكل دورى.
٢١	عدم وجود هاتف مجانى للاتصال بالمحطة الرئيسية فى حالة الاستفسار عن الخدمة.
٢٢	قلة التنسيق بين الجهات المعنية (المرور، أمانة المدينة، شركة النقل الجماعى) لرفع مستوى الخدمة وإعطائها الأولوية.
٢٩	عدم توافر وسائل نقل عام أخرى بديلة مثل (القاطرات الخفيفة، قطارات الأنفاق .....) للتنقل داخل المدينة.

المحور الرابع - أسباب اقتصادية:

ويتكون مقياس هذا المتغير من (٤) عبارات موجهة إلى أفراد الدراسة (المستفيدين من الخدمة)، وأعدت لقياس آرائهم نحو الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدمهم لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة وتعزى إلى أسباب اقتصادية، وهذه العبارات موضحة فى الاستبانة كما يلى:

جدول رقم (٣-١٧)

العبارات التى تعبر عن الأسباب التى تعزى إلى أسباب اقتصادية

رقم العبارة فى الاستبانة	العبارة
١٣	قدرة غالبية المواطنين على اقتناء السيارة الخاصة.
١٥	توافر الوقود بأسعار معقولة ومناسبة.
٢٣	عدم وجود وسائل مالية تشجيعية لركوب الحافلات مثل (بطاقات مخفضة، بطاقات اشتراك أسبوعية، شهرية، سنوية ... إلخ).
٢٧	ارتفاع رسوم خدمة وسائل النقل العام داخل المدينة.

المحور الخامس - أسباب تخطيطية وبيئية:

ويتكون مقياس هذا المتغير من (٧) عبارات موجهة إلى أفراد الدراسة (المستفيدين مـــن الخدمة)، وأعدت لقياس آرائهم نحو الأســـباب التى تؤدى إلى عدم اســـتخدمهم لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة وتعزى لأسباب إدارية، وهذه العبارات موضحة فى الاستبانة كما يلى:

جدول رقم (٣-١٨)

العبارات التى تعبر عن الأسباب التى تعزى إلى أسباب إدارية

رقم العبارة	العبارة
١٦	عدم تخصيص بعض الطرق والممرات فى الشوارع ذات المسارات المتعددة لحركة الحافلات العامة.
١٧	عـــدم منح الأولوية فى حركة المرور لخدمـــات النقل الجماعى ومعاملة الحافلات معاملة خاصة دون وسائل النقل الأخرى.
١٨	عدم وجود محلات انتظار للحافلات ملائمة.
٢٤	الظـــروف البيئيـــة وحرارة الجو لا تســـاعد على ركـــوب الحافـــلات للتنقل داخل المدينة.
٢٥	طبيعة التخطيط العمرانى القائم للمدينة واتســـاع رقعتها العمرانية لا يساعد على استخدام النقل العام داخل المدينة.
٢٦	بعد محطات الحافلات من المناطق السكنية.
٢٨	عدم توافر مواقف ســـيارات مظللة ومريحة قريبة من محطات النقل العام تشـــجع على استخدام النقل العام.

وقد تبنى الباحث فى إعداد هذا الجزء الشـــكل المغلق (Closed Questionnaire) الذى يحدد الاستجابات المحتملة لكل سؤال. وقد تم استخدام مقياس ليكرت المتدرج ذى النقاط الخمس لقياس العبارات (البنود) الـ (٢٩) السابقة، بحيث أخذ هذا المقياس الشكل التالى:

(١) = غير موافق بشدة، (٢) = غير موافق، (٣) = محايد، (٤) = موافق، (٥) = موافق بشدة.

وطلب من المبحوثين (المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض) تحديد مدى الموافقة على هذه العبارات.

الجزء الثالث: ويشمل مجموعة من العبارات (١٣ عبارة) تمثل بعض الحلول المقترحة من الباحث لكى تصبح خدمة النقل العام أكثر جاذبية، وطلب الباحث من المبحوثين ترتيب هذه الاقتراحات حسب أهميتها.

صدق أداة الدراسة:

صدق الاستبانة يعنى التأكد من أنها سوف تقيس ما أعدت لقياسه (العساف، ١٩٩٥م، ص ٤٢٩)، وقد قام الباحث بالتأكد من صدق أداة الدراسة من خلال:

الصدق الظاهرى للأداة (صدق المحكمين):

للتأكد من الصدق الظاهرى للأداة (صدق المحكمين) تم عرضها فى صورتها الأولية على عدد كبير من المحكمين، ونظراً لتعدد مجالات وجوانب أداة الدراسة؛ حرص الباحث على تنوع تخصصات المحكمين لتشمل: علم الإدارة الهندسية، علم التخطيط الحضرى والإقليمى، علم الإدارة العامة، منهجية البحوث، الإحصاء، وذلك من جهات عديدة: جامعة الإمام محمد بن سعود، جامعة الملك سعود، معهد الإدارة العامة، إلى جانب بعض الجهات الحكومية. ويوضح الملحق رقم (٢) أسماء المحكمين الذين قاموا مشكورين بتحكيم أداة الدراسة.

وقد طلب الباحث من المحكمين إبداء آرائهم فى مدى ملاءمة العبارات لقياس ما وضعت لأجله، ومدى وضوح صياغة العبارات، ومدى كفاية العبارات لتغطية كل محور من محاور متغيرات الدراسة الأساسية هذا بالإضافة إلى اقتراح ما يرونه ضرورياً من تعديل صياغة العبارات، أو حذفها، أو إضافة عبارات جديدة لازمة لأداة الدراسة، وكذلك إبداء آرائهم فيما يتعلق بالبيانات الأولية (الخصائص الشخصية والوظيفية) المطلوبة من المبحوثين، إلى جانب مقياس ليكرت المستخدم فى الاستبانة.

واستناداً إلى الملاحظات والتوجيهات التى أبداها المحكمون، قام الباحث بإجراء بعض التعديلات التى اتفق عليها معظم المحكمين، حيث تم تعديل صياغة بعض العبارات، وحذف البعض الآخر منها. وبلغ عدد عبارات الاستبانة فى صورتها النهائية (١١) عبارة للقسم الأول والخاص بالمعلومات الشخصية والوظيفية، (٩) عبارات للقسم الثانى والخاص بالتعرف على آراء المبحوثين عن خدمات النقل بوجه عام، أما الجزء

الثانى فاحتوى على (٢٩) عبارة خاصة بالتعرف على آراء المبحوثين عن الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدمهم لوسائل النقل العام الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة. ويوضح الملحق رقم (١) الاستبانة فى صورتها النهائية.

الصدق البنائى (الاتساق الداخلى) لأداة الدراسة:

بعد التأكد من الصدق الظاهرى لأداة الدراسة قام الباحث بتطبيقها على عينة استطلاعية عشوائية قوامها (٥٠) فرداً من المستفيدين تم اختيارهم عشوائياً من الطبقات المختلفة من المستفيدين (موظف، موظفة، طالب، طالبة) بمدينة الرياض، وذلك من أجل التعرف على مدى الاتساق الداخلى لعبارات الجزء الثانى من خلال حساب معامل ارتباط بيرسون بين درجة كل عبارة من عبارات المحور (أو السبب) والدرجة الكلية لجميع عبارات هذا المحور الذى تنتمى إلية تلك العبارة، وذلك لكل محور من محاور الدراسة. ويوضح الجدول رقم (٣-١٩) معاملات ارتباط بيرسون للمحور (السبب) الأول والخاص بـ "أسباب تعزى لطبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً".

جدول رقم (٣-١٩)

معاملات الارتباط بين درجات عبارات المحور الأول مع الدرجة الكلية لهذا المحور

رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط
١	**٠,٦٦٩	٦	**٠,٧٣١
٢	**٠,٦٢٦	٧	**٠,٧٩٢
٤	**٠,٦٨١	٨	**٠,٧٣١

** دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١).

يتضح من الجدول رقم (٣-١٩) أن معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة والدرجة الكلية لجميع عبارات المحور الأول موجبة، وقد راوحت بين (٠,٧٩٢) فى حدها الأعلى أمام العبارة رقم (٧)، وبين (٠,٦٢٦) فى حدها الأدنى أمام العبارة رقم (٢)، وأن جميع معاملات الارتباط كانت دالة إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١)، مما يشير إلى الاتساق الداخلى بين عبارات المحور الأول.

أمـــا الجدول رقم (٣-٢٠) فيوضح معاملات ارتباط بيرســـون للمحور (الســـبب) الثانى والخاص بـ "أسباب اجتماعية".

جدول رقم (٣-٢٠)

معاملات الارتباط بين درجات عبارات المحور الثانى مع الدرجة الكلية لهذا المحور

رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط
٣	**٠,٧٨٥	٩	**٠,٧٧٤
٥	**٠,٧٢٤	١٩	**٠,٦٥١

** دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١).

يتضح من الجدول رقم (٣-٢٠) أن معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة والدرجة الكليـــة لجميع عبارات المحور الثانـــى موجبة، وقد راوحت بـــين (٠,٧٨٥) فى حدها الأعلى أمام العبارة رقم (٣)، وبين (٠,٦٥١) فى حدها الأدنى أمام العبارة رقم (١٩)، وأن جميـــع معاملات الارتباط كانت دالة إحصائياً عند مســـتوى معنوية (٠,٠١)، مما يشير إلى الاتساق الداخلى بين عبارات المحور الثانى.

أمـــا الجدول رقم (٣-٢١) فيوضح معاملات ارتباط بيرســـون للمحور (الســـبب) الثالث والخاص بـ " أسباب إدارية ".

جدول رقم (٣-٢١)

معاملات الارتباط بين درجات عبارات المحور الثالث مع الدرجة الكلية لهذا المحور

رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط
١٠	**٠,٦٧٦	٢٠	**٠,٧٣٢
١٠	**٠,٦٥٥	٢١	**٠,٧٢٨
١٢	**٠,٦٧٦	٢٢	**٠,٧٢٩
١٤	**٠,٤٢٣	٢٩	**٠,٥٨٧

** دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١).

يتضح من الجدول رقم (٣-٢١) أن معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة والدرجة الكليـة لجميع عبارات المحـور الثالث موجبة، وقد راوحت بـين (٠,٧٣٢) فى حدها الأعلى أمام العبارة رقم (٢٠)، وبين (٠,٤٢٣) فى حدها الأدنى أمام العبارة رقم (١٤)، وأن جميـع معاملات الارتباط كانت دالة إحصائيا عند مسـتوى معنوية (٠,٠١)، مما يشير إلى الاتساق الداخلى بين عبارات المحور الثالث.

أمـا الجدول رقم (٣-٢٢) فيوضح معاملات ارتباط بيرسـون للمحور (السـبب) الرابع والخاص بـ "أسباب اقتصادية".

جدول رقم (٣-٢٢)

معاملات الارتباط بين درجات عبارات المحور الرابع مع الدرجة الكلية لهذا المحور

رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط
١٣	**٠,٦٠٨	٢٣	**٠,٤٧٢
١٥	**٠,٥٨٥	٢٧	**٠,٥٢٢

** دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١).

يتضح من الجدول رقم (٣-٢٢) أن معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة والدرجة الكليـة لجميع عبارات المحور الثانـى موجبة، وقد راوحت بـين (٠,٦٠٨) فى حدها الأعلى أمام العبارة رقم (١٣)، وبين (٠,٤٧٢) فى حدها الأدنى أمام العبارة رقم (٢٣)، وأن جميـع معاملات الارتباط كانت دالة إحصائياً عند مسـتوى معنوية (٠,٠١)، مما يشير إلى الاتساق الداخلى بين عبارات المحور الرابع.

أمـا الجدول رقم (٣-٢٣) فيوضح معاملات ارتباط بيرسـون للمحور (السـبب) الخامس والخاص بـ "أسباب تخطيطية وبيئية".

جدول رقم (٣-٢٣)

معاملات الارتباط بين درجات عبارات المحور الخامس مع الدرجة الكلية لهذا المحور

رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط
١٦	٠,٦٦٣**	٢٥	٠,٥٨٠**
١٧	٠,٦١١**	٢٦	٠,٦٦٢**
١٨	٠,٦٢٨**	٢٨	٠,٦٤٠**
٢٤	٠,٥٧٧**		

** دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١).

يتضح من الجدول رقم (٣-٢٣) أن معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة والدرجة الكليــة لجميع عبارات المحور الخامس موجبــة، وقد راوحت بين (٠,٦٦٣) فى حدها الأعلى أمام العبارة رقم (١٦)، وبين (٠,٥٧٧) فى حدها الأدنى أمام العبارة رقم (٢٤)، وأن جميــع معاملات الارتباط كانت دالة إحصائياً عند مســتوى معنوية (٠,٠١)، مما يشير إلى الاتساق الداخلى بين عبارات المحور الخامس.

ثبات أداة الدراسة:

أما ثبات أداة الدراســة (الاســتبانة) فيعنى التأكد من أن الإجابة ســتكون واحدة تقريباً لو تكرر تطبيقها على الأشخاص أنفسهم فى أوقات مختلفة (العساف، ١٩٩٥م، ص ٤٣٠)، ولقياس مدى ثبات أداة الدراســة (الاستبانة) استخدم الباحث معادلة ألفا كرونبــاخ (Cronbach's Alpha) للتأكد من ثبات أداة الدراســة، حيث طبق المعادلة على العينة الاســتطلاعية المســحوبة ســابقاً لقياس الصدق البنائى والتى تكونت من (٥٠) فرداً تم اختيارهم عشــوائياً. والجدول رقم (٣-٢٤) يوضح معاملات ثبات أداة الدراسة لكل بعد من أبعاد أداة الدراسة (الاستبانة).

جدول رقم (٣-٢٤)

معاملات الثبات لأبعاد أداة الدراسة باستخدام طريقة ألفا كرونباخ

م	المحاور (الأسباب)	عدد العبارات	عدد الحالات	معامل الثبات
١	طبيعة وسائل النقل الموجودة	٦	٥٠	٠,٨٠
٢	اجتماعية	٤	٥٠	٠,٧١
٣	إدارية	٨	٥٠	٠,٧٩
٤	اقتصادية	٤	٥٠	٠,٧٠
٥	تخطيطية وبيئية	٧	٥٠	٠,٧٣
	الاتجاه العام	٢٩	٥٠	٠,٨٩

ويتضح من الجدول رقم (٣-٢٤) أن معامل ثبات أداة الدراسة (معامل ألفا كرونباخ) قد راوح بين (٠,٧٠) أمام جميع عبارات المحور الرابع "أسباب اقتصادية"، وهو معامل مقبول، وبين (٠,٨٠) أما جميع عبارات المحور الأول "طبيعة وسائل النقل العام الموجودة"، وهو معامل مرتفع، كما أن معامل ثبات أداة الدراسة (معامل ألفا كرونباخ) لجميع عبارات المحاور (الاتجاه العام للأداة) كان (٠,٨٩) وهو مرتفع جداً [١]، مما يشير إلى ثبات النتائج التى يمكن أن تسفر عنها أداة الدراسة عند تطبيقها.

ونستخلص مما سبق أن أداة القياس (الاستبانة)، صادقة فى قياس ما وضعت لقياسه، كما أنها ثابتة بدرجة جيدة جداً، مما يؤهلها لتكون أداة قياس مناسبة وفاعلة لهذه الدراسة ويمكن تطبيقها بثقة.

الاستبانة الثانية - استبانة المقابلات الشخصية الموجهة إلى عينة المسئولين ومتخذى القرار:

واشتملت هذه الاستبانة على ما يلى:

الجزء الأول: ويشمل مجموعة من المعلومات العامة عن عينة المسئولين ومتخذى القرار: وينقسم هذا الجزء إلى قسمين رئيسيين:

١- وفقاً لما ورد فى كتاب (القحطانى وآخرون، ٢٠٠٠، ص: ٢١٤) فالمقياس الثابت هو الذى يكون معامل الثبات فيه أكثر من (٠,٧).

القسم الأول: يشمل البيانات الأولية (الخصائص الشخصية والوظيفية) لعينة المسئولين ومتخذى القرار، وتمثلت فى: الاسم، والجهة، ومسمى الوظيفة، وسنوات الخدمة، والمستوى التعليمى، والهاتف.

القسم الثانى: يشمل على مجموعة من الأسئلة تسمح بالتعرف على آراء عينة المسئولين ومتخذى القرار عن تجربة المملكة مع خدمات النقل العام داخل المدن، وعن مستوى تقويمهما عن خدمات النقل فى المدن السعودية الكبرى، وعن درجة رضاهم عن وسائل النقل العام المتوفرة داخل المدينة فى الوقت الحاضر.

الجزء الثانى: ويشمل على مجموعة من العبارات (٢٣ عبارة) موزعة على خمسة محاور (معوقات) تسمح بالتعرف على آراء واتجاهات المسئولين ومتخذى القرار نحو هذه المعوقات ومدى تأثيرها السلبى فى استخدام النقل العام، وقد تم وضع هذه العبارات فى مستوى قياس "فترى أو فئوي" وكانت على النحو التالى:

المحور الأول - المعوقات الاجتماعية:

ويتكون مقياس هذا المتغير من (٥) عبارات موجهة لأفراد الدراسة (المسئولين ومتخذى القرار) وأعدت لقياس درجة موافقتهم على أن المعوقات الاجتماعية التالية لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام، وهذه العبارات موضحة فى الاستبانة كما يلى:

جدول رقم (٣-٢٥)

العبارات التى تعبر عن المعوقات الاجتماعية

رقم العبارة	محتوى العبارة
١	عدم وجود وسيلة نقل عام جيدة للتنقل داخل المدينة.
٢	المظهر العام لوسيلة النقل العام داخل المدينة غير مرضٍ.
٣	انطباع الناس عن نوعية المستخدمين لوسائل النقل العام.
٤	تدنى مستوى تأهيل قائدى الحافلات.
٥	عدم وجود مكان مخصص للأسرة داخل الحافلة.

المحور الثانى - المعوقات الاقتصادية:

يتكون مقياس هذا المتغير من (٦) عبارات موجهة إلى أفراد الدراسة (المسئولين ومتخذى القرار)، وأُعدت لقياس درجة موافقتهم على أن المعوقات الاقتصادية التالية لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام، وهذه العبارات موضحة فى الاستبانة كما يلى:

جدول رقم (٣-٢٦)

العبارات التى تعبر عن المعوقات الاقتصادية

رقم العبارة	محتوى العبارة
١	عدم توافر الموارد المالية الكافية لتوسيع مجال الخدمة وتغطيتها لكل أطراف المدينة.
٢	عدم توفر الموارد المالية لإيجاد نظام معلوماتى متطور وتفصيلى عن خدمة النقل العام.
٣	عدم توافر الموارد المالية الكافية لرفع مستوى الخدمة وتوفير صيانة دورية لها.
٤	قدرة الغالبية العظمى من المجتمع على اقتناء السيارة.
٥	توافر الوقود بأسعار معقولة.
٦	ارتفاع رسوم الخدمة.

المحور الثالث - المعوقات الإدارية:

يتكون مقياس هذا المتغير من (٦) عبارات موجهة إلى أفراد الدراسة (المسئولين ومتخذى القرار)، وأُعدت لقياس درجة موافقتهم على أن المعوقات الإدارية التالية لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام، وهذه العبارات موضحة فى الاستبانة كما يلى:

جدول رقم (٣-٢٧)

العبارات التى تعبر عن المعوقات الإدارية

رقم العبارة	محتوى العبارة
١	قلة التنسيق بين الجهات المعنية بالنقل العام.
٢	عدم توافر وسائل نقل متنوعة فى المدينة.
٣	عدم تغطية الحافلات لكل أطراف المدينة.
٤	وجود قوانين وتشريعات لتنظيم خدمة النقل العام غير فاعلة.
٥	عدم وجود قيود تنظيمية على حركة السيارات داخل المدينة.
٦	تردى الحافلات المستخدمة وعدم توافر صيانة دورية لها.

المحور الرابع - المعوقات التخطيطية:

يتكـون مقياس هذا المتغير من (٤) عبارات موجهة إلى أفراد الدراسـة (المسـئولين ومتخذى القرار)، وأعدت لقياس درجة موافقتهم على أن المعوقات التخطيطية التالية لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام، وهذه العبارات موضحة فى الاستبانة كما يلى:

جدول رقم (٣-٢٨)

العبارات التى تعبر عن المعوقات التخطيطية

رقم العبارة	محتوى العبارة
١٣	طبيعة التخطيط العام للمدينة واتساع رقعة المدينة.
١٥	بعد محطات انتظار الحافلات عن المناطق السكنية.
٢٣	عدم وجود محلات انتظار ملائمة للركاب.
٢٧	عدم منح الأولوية فى الحركة لوسائل النقل العام.

المحور الخامس - المعوقات البيئية:

يتكون مقياس هذا المتغير من (٢) عبارتين موجهتين إلى أفراد الدراسة (المسئولين ومتخذى القرار)، وأعدت لقياس درجة موافقتهم على أن المعوقات لبيئية التالية لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام، وهذه العبارات موضحة فى الاستبانة كما يلى:

جدول رقم (٣-٢٩)

العبارات التى تعبر عن المعوقات البيئية

رقم العبارة	العبارة
١	طبيعة المناخ السائد وحرارة الجو.
٢	عدم توافر تكييف مناسب فى الحافلات.

وقد تبنى الباحث أيضاً (كما هو الحال فى استبانة المستفيدين) فى إعداد هذا الجزء الشكل المغلق (Closed Questionnaire) الذى يحدد الاستجابات المحتملة لكل سؤال. واستخدم مقياس ليكرت المتدرج ذا النقاط الخمس لقياس العبارات (البنود) الـ (٢٩) السابقة، بحيث أخذ هذا المقياس الشكل التالى:

(١) = غير موافق بشدة، (٢) = غير موافق، (٣) = محايد، (٤) = موافق، (٥) = موافق بشدة.

وطُلب من المبحوثين (المسئولين ومتخذى القرار) تحديد مدى الموافقة على هذه العبارات.

الجزء الرابع وهو الأخير: اشتمل على سؤال مفتوح أعده الباحث حتى يعطى المبحوثين الحرية فى إبداء آرائهم بكل حرية والتى لم تغطً فى الأسئلة المتعلقة فى الاستبانة، وكان السؤال يهتم بالخطط المستقبلية التى تنوى الأجهزة المعنية بالنقل العام إعدادها لتطوير وتحسن خدمات النقل العام.

رابعاً - خطوات تطبيق الدراسة الميدانية:

بعد التأكد من صدق أداة الدراسة وثباتها عن طريق العينة الاستطلاعية، تم إعدادها فى صورتها النهائية، ثم تطبيقها ميدانياً على الأسر المختارة فى مدينة الرياض. وقد استغرق التطبيق الفصل الدراسى الأول ١٤٢٧/٢٦هـ وتم وفق الإجراءات (الخطوات) التالية:

- حصـــل الباحث على خطاب تعريف من معهـــد الإدارة العامة بالرياض يفيد ارتباط الباحـــث بإجراء بحث ميدانى عن النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية.

- الحصول على موافقة الجهات المختصة لتطبيق الدراسة ميدانياً على أفراد مجتمع الدراســـة من المســـتفيدين من خدمات النقل العام داخل المدينـــة، ومتخذى القرار والمســـئولين والمخططين لخدمات النقل العام، ومقدمى الخدمة الرئيسين فى مدينة الرياض.

خامساً - أساليب المعالجة الإحصائية للبيانات:

لتحقيق أهداف الدراســـة وتحليـــل البيانات التى تم تجميعها؛ اســـتُخدم العديد من الأســـاليب الإحصائية المناســـبة باســـتخدام الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية Statistical Package for Social Sciences والتى يرمز لها اختصاراً بالرمز (SPSS)، (عاشـــور، سالم، ٢٠٠٢م، ص ١٨)، وفيما يلى مجموعة الأساليب الإحصائية التى قام الباحث باستخدامها:

١- تم ترميز وإدخال البيانات إلى الحاسب الآلى، ولتحديد طول خلايا مقياس ليكرت الخماســـى (الحدود الدنيا والعليا) المســـتخدم فى محاور الدراســـة المختلفة، تم حساب المدى (٥-١ = ٤)، ثم تقسيمه على عدد خلايا المقياس للحصول على طول الخلية الصحيح أى (٤/٥ = ٠,٨٠) بعد ذلك تم إضافة هذه القيمة إلى أقل قيمة فى المقياس (أو بداية المقياس وهى الواحد الصحيح)، وذلك لتحديد الحد الأعلى لهذه الخلية، وهكذا يمكن تفســـير قيمة المتوســـط للمقياس للمحاور المختلفة كما يلى (العمر، ٢٠٠٢م، ص ٣٢٢):

- من (١) إلى (١,٨٠) يمثل "غير موافق بشدة" نحو وجود هذا السبب (المعوق) هو الذى أدى إلى عدم اســـتخدام وســـائل النقل للتنقل داخل المدينة، بمعنى آخر: إن درجة الموافقة على أن هذا السبب هو الذى أدى إلى عدم استخدام وسائل النقل للتنقل داخل المدينة كانت درجة ضعيفة جداً.

- من (١,٨١) وحتى (٢,٦٠) يمثل "غير موافق" نحو وجود هذا الســـبب (المعوق) هو الذى أدى إلى عدم اســـتخدام وســـائل النقل للتنقـــل داخل المدينة، بمعنى آخر: إن درجة الموافقة على أن هذا الســـبب هو الذى أدى إلى عدم استخدام وسائل النقل للتنقل داخل المدينة كانت درجة ضعيفة.

- مـن (٢,٦١) وحتى (٣,٤٠) يمثل "محايد" نحو وجود هذا السـبب (المعوق) هو الذى أدى إلى عدم اسـتخدام وسـائل النقل للتنقل داخل المدينة، بمعنى آخر: إن درجة الموافقة على أن هذا السـبب هو الذى أدى إلى عدم استخدام وسائل النقل للتنقل داخل المدينة كانت درجة متوسطة.
- مـن (٣,٤١) وحتى (٤,٢٠) يمثل "موافق" نحو وجود هذا السـبب (المعوق) هو الذى أدى إلى عدم اسـتخدام وسـائل النقل للتنقل داخل المدينة، بمعنى آخر: إن درجة الموافقة على أن هذا السـبب هو الذى أدى إلى عدم استخدام وسائل النقل للتنقل داخل المدينة كانت درجة كبيرة.
- من (٤,٢١) وحتى (٥) يمثل "موافق بشـدة" نحو وجود هذا السـبب (المعوق) هو الذى أدى إلى عدم اسـتخدام وسـائل النقل للتنقل داخل المدينة، بمعنى آخر: إن درجة الموافقة على أن هذا السـبب هو الذى أدى إلى عدم استخدام وسائل النقل للتنقل داخل المدينة كانت درجة كبيرة جداً.

٢- تم حساب التكرارات والنسب المئوية والرسومات، للتعرف على الصفات الشخصية والأسـرية لمفردات الدراسـة وتحديد اسـتجابات أفرادها تجاه عبارات المحاور الرئيسية التى تتضمنها أداة الدراسة.

٣- معامـل ارتباط بيرسـون "ر" (Pearson Correlation Coefficient) بين درجة كل عبـارة والدرجة الكلية للمحور الذى تنتمى إليه، وذلك لتقدير الاتسـاق الداخلى لأداة الدراسة (الصدق البنائى).

٤- تم اسـتخدام معامل ارتباط "ألفا كرونبـاخ Alpha Cronbach": لقياس ثبات أداة الدراسة، والذى يقيس قوة الارتباط بين عبارات أداة الدراسة.

٥- اختبار بيرسـون (كا٢) Person Chi-Square Test. واختبار فيشـر (كا٢) Fisher Exact Test للتعرف على الاختلافات فى نسـبة عدم الرضا بين المسـتفيدين عن خدمـات النقل العام باختلاف الخصائص الشـخصية والوظيفية (وهى الجنس، الجنسـية، العمر، الحالة الاجتماعية، المسـتوى التعليمى، الدخل الشهرى، الفئة الوظيفية ... إلخ).

٦- تم اسـتخدام المتوسـط الحسـابى Mean؛ وذلك لمعرفة مدى ارتفاع أو انخفاض اسـتجابات أفراد عينة الدراسـة عن كل عبـارة من عبارات متغيرات الدراسـة الأساسـية إلى جانب المحاور الرئيسـية، مع العلم بأنه يفيد فى ترتيب العبارات

حسب أعلى متوسط حسابى (كشك، ١٩٩٦م: ٨٩). علماً بأن تفسير درجة الموافقة للعبارة أو المحور يتم كما سبق أن أوضحناه فى النقطة (١) من هذا القسم.

٧- تم استخدام الانحراف المعيارى (Standard Deviation)؛ للتعرف على مدى انحراف استجابات أفراد عينة الدراسة لكل عبارة من عبارات متغيرات الدراسة عن متوسطها الحسابى. ويلاحظ أن الانحراف المعيارى يوضح التشتت فى استجابات أفراد عينة الدراسة لكل عبارة من عبارات متغيرات الدراسة، فكلما اقتربت قيمته من الصفر تركزت الاستجابات وانخفض تشتتها بين المقياس (إذا كان الانحراف المعيارى أقل من الواحد الصحيح فيعنى تركز الاستجابات وعدم تشتتها، أما إذا كان الانحراف المعيارى واحداً صحيحاً أو أعلى فيعنى عدم تركز الاستجابات وتشتتها)، علماً بأنه يفيد فى ترتيب العبارات حسب المتوسط الحسابى لصالح أقل تشتت عند تساوى المتوسط الحسابى (حسن وآخرون، ٢٠٠٢م: ١١٥).

٨- تم استخدام اختبار مربع كاى (كا٢) (Chi-Square Test) لحسن المطابقة لكل عبارة من عبارات أداة الدراسة؛ لبيان درجة المطابقة بين توزيع العينة والتوزيع الحقيقى فى مجتمع الدراسة، بمعنى التعرف على ما إذا كان هناك اختلافات دالة فى الاستجابة (غير موافق بشدة، غير موافق، محايد، موافق، موافق بشدة) لكل عبارة من عبارات الجزء الثانى الخاص باتجاهات المستفيدين نحو أسباب عدم استخدمهم لوسائل النقل العام فى التنقل داخل المدينة. وتكون هذه الاختلافات دالة عند مستوى دلالة ٠,٠٥ فأقل.

٩- تم استخدام اختبار (ت) للتعرف على ما إذا كان المتوسط المرجح لكل محور من محاور الدراسة يفوق القيمة ٣ (الدرجة ٣ درجة الحياد) بشكل معنوى أم لا. وذلك باختبار الفرضية الصفرية القائلة بأن المحور لا يعد سبباً مهماً لعدم استخدام وسائل النقل فى التنقل داخل المدينة، والتى يتم وضعها إحصائياً بالشكل التالى ($Ho: \mu \leq 3$) ضد الفرضية البديلة القائلة بأن المحور يعد سبباً مهماً لعدم استخدام وسائل النقل فى التنقل داخل المدينة والتى يتم وضعها إحصائيا بالشكل التالى ($H1: \mu > 3$)، حيث (μ) تمثل متوسط درجة الموافقة.

١٠- استخدام اختبار (ت) أو اختبار المقارنة بين مجموعتين مستقلتين (Independent-Samples T test)؛ لبيان الفروق ذات الدلالة الإحصائية (والتى تكون عند مستوى دلالة ٠,٠٥ فأقل) بين اتجاهات أفراد الدراسة (وهم

المستفيدون) - نحو الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدمهم وسائل النقل العام فى التنقل داخل المدينة - وفقاً للمتغيرات الأولية (الشخصية والوظيفية) لهم والمكونة من وجهين فقط مثل الجنس (ذكر، أنثى)، الجنسـية (سـعودى، غير سـعودى)، الحالة الاجتماعية (غير متزوج، متزوج).

١١- تم اسـتخدام اختبار (ف) أو تحليـل التباين الأحادى (ONE-WAY ANOVA)؛ لبيان الفروق ذات الدلالة الإحصائية (والتى تكون عند مستوى معنوية ٠,٠٥ فأقل) بين اتجاهات أفراد الدراسـة (المسـتفيدين) - نحو الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدمهم وسـائل النقل العام فى التنقل داخل المدينة - وفقاً للمتغيرات الأولية (الشخصية والوظيفية) لهم والتى لها أكثر من وجهين مثل المستوى التعليمى (أقل من الثانوية، ثانوية، جامعى، أعلى من الجامعى)، العمر(أقل من ٢٠ سـنة، من ٢٠ إلـى أقل من ٢٥، مـن ٢٥ إلى أقل من ٣٠، من ٣٠ إلى أقل من ٣٥، من ٣٥ سـنة فأكثر)، الدخل الشهرى، الرتبة الوظيفية، سنوات الخدمة.

١٢- تم اسـتخدام اختبار شيفيه `Scheffe البعدى لتحديد صالح الفروق ذات الدلالة الإحصائيـة لأى فئة من فئـات المتغيرات الأولية (الشـخصية والوظيفية) لأفراد الدراسة فى استجاباتهم عن متغيرات الدراسة الأساسية، وذلك إذا تبين من اختبار تحليـل التباين أن هناك فروقاً معنوية، أمـا إذا لم يتبين من اختبار تحليل التباين بوجود فروفات معنوية فلا داعى لاستخدام هذا الاختبار (مراد، ٢٠٠٠م).

الفصل الرابع
عرض نتائج الدراسة وتحليلها وتفسيرها

مقدمة:

يتناول هذا الفصل عرض النتائج التى توصلت إليها الدراسة المسحية وتحليلها وتفسيرها من خلال التعرف على مدى استخدام أفراد الدراسة لوسائل النقل العام الموجودة حالياً فى مدينة الرياض، وعلى مستوى رضا أفراد الدراسة عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى مدينة الرياض (التساؤل الأول والثانى من تساؤلات الدراسة)، وقد قام الباحث فى سبيل تحقيق ذلك باستخدام التكرارات والنسب المئوية والرسومات البيانية. كما يتناول الباحث فى هذا الفصل دراسة الاختلافات (أو الفروقات) فى نسبة عدم رضا أفراد الدراسة عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى مدينة الرياض باختلاف الخصائص الشخصية والوظيفية (الجنس، الجنسية، العمر، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمى، الدخل الشهرى، الحالة الوظيفية) لأفراد الدراسة المستفيدين من خدمات النقل العام (التساؤل الثالث من أسئلة الدراسة).

وقد قام الباحث، فى سبيل تحقيق ذلك، باستخدام اختبار فيشر (كا)[٢] Fisher exact test فى حالة المقارنة بين نسبة عدم الرضا فى حالة مجموعتين فقط (أى فى حالة الجداول ٢×٢) مثل: المقارنة بين نسبة عدم الرضا باختلاف الجنس (ذكر، أنثى)، الجنسية (سعودى، غير سعودى)، ... إلخ. كما قام الباحث باستخدام اختبار بيرسون (كا[٢]) Chi-Square Person الذى يستخدم فى حالة المقارنة بين نسبة عدم الرضا فى حالة أكثر من مجموعتين، مثل: المقارنة بين نسبة عدم الرضا باختلاف المستوى التعليمى (أقل من ثانوية عامة، ثانوية أو مايعادلها، جامعى، أعلى من جامعى)، والعمر، والدخل الشهرى.

كما يتناول هذا الفصل دراسة آراء واتجاهات أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض) نحو الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة (التساؤل الرابع من تساؤلات الدراسة). وقد قام الباحث فى سبيل تحقيق ذلك باستخدام التكرارات والنسب المئوية، المتوسط الحسابى والانحراف المعيارى، واختبار مربع كاى (كا[٢]) لحسن المطابقة. ويتناول الفصل أيضاً تحديد أكثر الأسباب تأثيراً فى المستفيدين

من خدمات النقل العام بمدينة الرياض التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام الموجودة حالياً (التساؤل الخامس من تساؤلات الدراسة)، وقد قام الباحث فى سبيل تحقيق ذلك باستخدام اختبار (ت) للتعرف على ما إذا كانت المتوسط المرجح لكل محور من المحاور الرئيسية (الأسباب) يفوق القيمة ٣ (الدرجة ٣) بشكل معنوى أم لا، وذلك باختبار الفرضية الصفرية القائلة بأن المحور (السبب الرئيسى) غير موجود بدرجة معنوية، وهى التى يتم وضعها إحصائياً بالشكل التالى الفرضية الصفرية القائلة (H_0: μ أقل من أو يساوى ٣) ضد الفرضية البديلة القائلة بأن المحور (السبب) موجود بدرجة معنوية والتى يتم وضعها إحصائياً بالشكل التالى (H_1: μ أكبر من ٣)، حيث إن (μ) هى المتوسط الحسابى المرجح لكل محور (سبب رئيسى).

كما يتناول هذا الفصل الاختلافات (أو الفروقات) فى اتجاهات أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض) نحو الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة باختلاف المتغيرات الشخصية والوظيفية لهم، وهى: الجنس، الجنسية، المستوى التعليمى، ... إلخ (التساؤل السادس من أسئلة الدراسة). وقد قام الباحث فى سبيل تحقيق ذلك باستخدام اختبار (ت)، واختبار تحليل التباين (اختبار ف) لدراسة الاختلافات فى المتوسط، وإذا تبين أن هناك اختلافاً بين المتوسطات قام الباحث باستخدام اختبار شيفة Scheffe لتحديد موضع الاختلاف.

وأخيراً يتناول هذا الفصل اتجاهات أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض) نحو أهم الاقتراحات التى من الممكن أن تجعل خدمة النقل العام أكثر جاذبية، وقد قام الباحث فى سبيل تحقيق ذلك باستخدام الوسيط ونصف المدى الربيعى لتحديد ترتيب هذه الاقترحات من الأهم إلى الأقل أهمية.

وفيما يلى عرض لهذه النتائج وتحليلها وتفسيرها:

أولاً - مدى استخدام أفراد الدراسة لوسائل النقل العام الموجودة حالياً فى مدينة الرياض:

يتناول هذا الجزء الإجابة عن التساؤل الأول من تساؤلات الدراسة الخاص بالتعرف على مدى استخدام أفراد الدراسة لوسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة، وذلك من خلال إجابتهم عن التساؤلات التالية:

١- هل تستخدم وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة؟

يتضح من الجدول رقم (٤-١) والشكل البيانى رقم (٤-١) أن الغالبية العظمى من أفراد الدراسة (٨٤٪ تقريباً) لا يستخدمون وسائل النقل العام فى التنقل داخل المدينة، فى حين كانت نسـبة صغيرة من أفراد الدراسـة (١٦٪ تقريباً) هم الذين يستخدمون وسائل النقل العام فى التنقل داخل المدينة.

جدول رقم (٤-١)

توزيع العينة حسب مدى استخدام وسائل النقل العام داخل المدينة

هل تستخدم وسائل النقل العام	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
نعم	١٨٠	٪١٥,٩
لا	٩٥٠	٪٨٤,١
المجموع	١١٣٠	٪١٠٠

شكل رقم (٤-١)

توزيع العينة حسب مدى استخدام وسائل النقل العام داخل المدينة



وتتفق النتيجة السـابقة مع الدراسات التشخيصية والتحليلية التى قامت بها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، والتى أشـار إليها التقرير الفنى الصادر بتاريخ (١٤٢١هـ) بعنوان "نحو تطوير نظام نقل عام آمن وفعال بمدينة الرياض- التحديات والفرص"، فقد أشار هذا التقرير إلى أن ما يزيد على (٩٣٪) من الرحلات اليومية تتم بواسطة المركبات

الخاصة، فى حين تشـــكل حافلات النقل العام (٢٪) فقط من مجموع الرحلات المتولدة فى المدينة. ويرى أن هذه النتيجة متوقعة لعدم توافر الخدمة بشكل جيد وكفء.

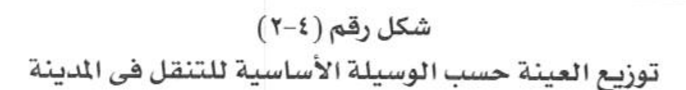
٢- الوسيلة الأساسية للتنقل فى المدينة:

يتضح من الجدول رقم (٤-٢) والشكل البيانى رقم (٤-٢) أن غالبية أفراد الدراسة (٧٠,٦٪) يســـتخدمون "السيارة الخاصة" وســـيلة أساسية للتنقل فى المدينة، يلى هذه الوسيلة "وسيلة الســـائق الخاص"، إذ تبين أن (٨,٩٪) من أفراد الدراسة يستخدمون هذه الوســـيلة، ثم وســـيلة "الليموزين" بنســـبة (٥,٧٪) من أفراد الدراســـة، ثم وسيلة "حافلات نقل خاصة" بنســـبة (١,٩٪) من أفراد الدراسة، يليها وسيلة "حافلات النقل الجماعى" بنســـبة (٠,٧٪) من أفراد الدراسة، وأخيراً وسيلة "حافلات النقل الصغيرة (الكوســـتر)" بنسبة (٠,٤٠٪) من أفراد الدراســـة. وكانت هناك نسبة (١١,٩٪) من أفراد الدراسة يستخدمون أكثر من وسيلة للتنقل داخل المدينة.

جدول رقم (٤-٢)

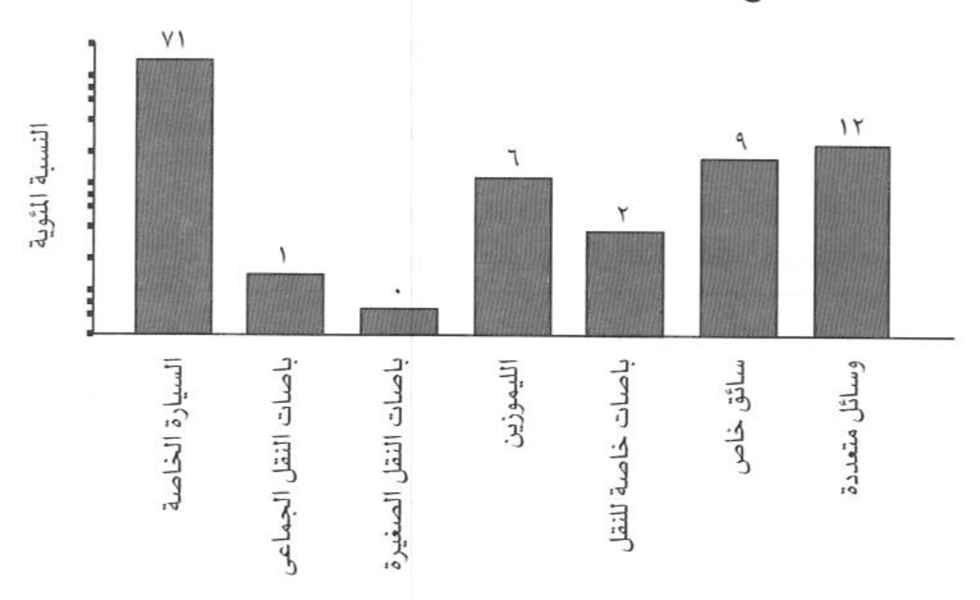
توزيع العينة حسب الوسيلة الأساسية للتنقل فى المدينة

وسيلة النقل	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
السيارة الخاصة	٧٩٨	٧٠,٦٪
حافلات النقل الكبيرة (سابتكو)	٨	٠,٧٪
حافلات النقل الصغيرة (الكوستر)	٤	٠,٤٪
التاكسي/ الليموزين	٦٤	٥,٧٪
حافلات نقل خاصة	٢١	١,٩٪
سائق خاص	١٠١	٨,٩٪
وسائل متعددة	١٣٤	١١,٩
المجموع	١١٣٠	١٠٠٪



شكل رقم (٤-٢)

توزيع العينة حسب الوسيلة الأساسية للتنقل فى المدينة



وتتفق النتيجة السابقة مع الدراسة التى قام بها عبدوعام (١٤٢١هـ) بعنوان "وسائط النقل العام بالرياض" وهى ورقة عمل مقدمة فى ورشة عمل تطوير نظم النقل العام بمدينة الرياض، فقد أشارت الدراسة إلى سيطرة السيارة الخاصة فى القيام بالرحلات داخل المدن الكبرى فى المملكة وفى مدينة الرياض على وجه الخصوص. وتتفق أيضاً النتيجة السابقة مع دراسة العيسى عام (٢٠٠٣م) بعنوان "تجريه المملكة العربية السعودية فى النقل العام" التى قدمت فى ورشة عمل "مستقبل المواصلات العامة فى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا"، فقد أشارت الدراسة إلى أن نسبة الرحلات اليومية باستخدام السيارات الخاصة بمدينة الرياض تمثل (٨٧٪) فى حين بلغت نسبة استخدام حافلات النقل العام (٢٪).

ثانياً - مدى رضا أفراد الدراسة عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى مدينة الرياض:

يتناول هذا الجزء الإجابة عن التساؤل الثانى من تساؤلات الدراسة والخاص بالتعرف على مدى رضا أفراد الدراسة عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة، وذلك من خلال إجابتهم عن التساؤل التالى:

١- هل أنت راض عن وسائل النقل العام المتوافرة حالياً داخل المدينة؟:

يتضح من الجدول رقم (٤-٣) والشــكل البيانى رقم (٤-٣) أن أكثر من ثلاثة أرباع أفراد الدراسة (٧٦,١٪) غير راضين عن وسائل النقل العام المتوافرة حالياً داخل المدينة، فى حين كانت نسبة (٢٣,٩٪) من أفراد الدراسة راضين عن وسائل النقل العام المتوافرة حالياً داخل المدينة. مع ملاحظة أيضاً أن معظم غير الراضين كانوا من السعوديين.

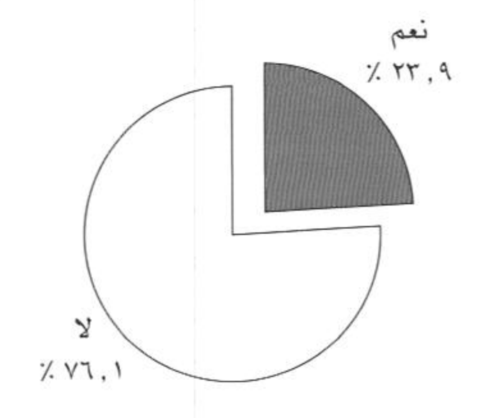
جدول رقم (٤-٣)

توزيع العينة حسب مدى الرضا عن وسائل النقل العام المتوافرة

هل أنت راض عن وسائل النقل العام	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
نعم	٢٧٠	٢٣,٩٪
لا	٨٦٠	٧٦,١٪
المجموع	١١٣٠	١٠٠,٠٪

شكل رقم (٤-٣)

توزيع العينة حسب مدى الرضا عن وسائل النقل العام المتوافرة



وتتفق النتيجة السابقة مع معظم الدراسات التى استعرضها الباحث فى أدبيات البحث مثل دراسة زعزوع عام (١٤١٩هـ)، دراسة السعيد عام (١٤٢١هـ)، دراسة الجمعة وداغستانى وعثمان عام (١٤١٩هـ)، وغيرها من الدراسات التى استعرضها الباحث.

٢- ما وسيلة النقل العام التى يفضل أفراد الدراسة وجودها؟:

أ- هل تفضل وجود وسائل نقل عامة أخرى غير المتوافرة حالياً فى المدينة؟:

يتضح من الجدول رقم (٤-٤) والشكل البيانى رقم (٤-٤) أن غالبية أفراد الدراسة (٨٣,٢٪) يرون أنه من الأفضل وجود وسائل نقل عامة أخرى غير المتوافرة حالياً، فى حين لا يرى (١٦,٨٪) فقط من أفراد الدراسة أفضلية لوجود وسائل نقل عامة أخرى غير المتوافرة حالياً.

جدول رقم (٤-٤)

توزيع العينة حسب مدى أفضلية وجود وسائل نقل عامة أخرى غير المتوافرة حالياً

هل تفضل وجود وسائل نقل عامة أخرى غير المتوفرة حالياً	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
نعم	٩٤٠	٨٣,٢٪
لا	١٩٠	١٦,٨٪
المجموع	١١٣٠	١٠٠٪

شكل رقم (٤-٤)

توزيع العينة حسب مدى أفضلية وجود وسائل نقل عامة أخرى غير المتوافرة حالياً



ب - ما نوع وسيلة النقل العام المفضل وجودها؟:

يتضح من الجدول رقم (٤-٥) والشكل البيانى رقم (٤-٥) أن أكثر وسيلة نقل يفضل أفراد الدراسة وجودها الآن هى وسيلة "القطارات تحت الأرض Under Ground Trains"، فقد كانت نسبة أفراد الدراسة الذين اختاروا هذه الوسيلة (٢٤,٩٪)، يلى هذه الوسيلة "وسيلة القطارات الأرضية Over Ground Trains" بنسبة اختيار (١٧,٨٪) من أفراد الدراسة، ثم تأتى وسيلة "القطارات الخفيفة Light Rail" بنسبة اختيار (١٦,٥٪) من أفراد الدراسة، وأخيرا تأتى وسيلة "الحافلات Buses" بنسبة اختيار (٩,٦٪) من أفراد الدراسة. وقد كانت هناك نسبة (٩,٥٪) من أفراد الدراسة يرون ضرورة وجود أكثر من وسيلة فى وقت واحد، حيث يرى (٣,٥٪) من أفراد الدراسة وجود وسائل أرضية وتحت الأرض، ويرى (١,٩٪) من أفراد الدراسة وجود وسائل أرضية وتحت الأرض وخفيفة، ونسبة (٢,١٪) من أفراد الدراسة ترى وجود وسائل أرضية وخفيفة، ونسبة (٢٪) ترى وجود وسائل تحت الأرض وخفيفة. كما كانت هناك نسبة (٢١,٨٪) من أفراد الدراسة يرون ضرورة وجود وسائل أخرى حديثة لم يحددوها.

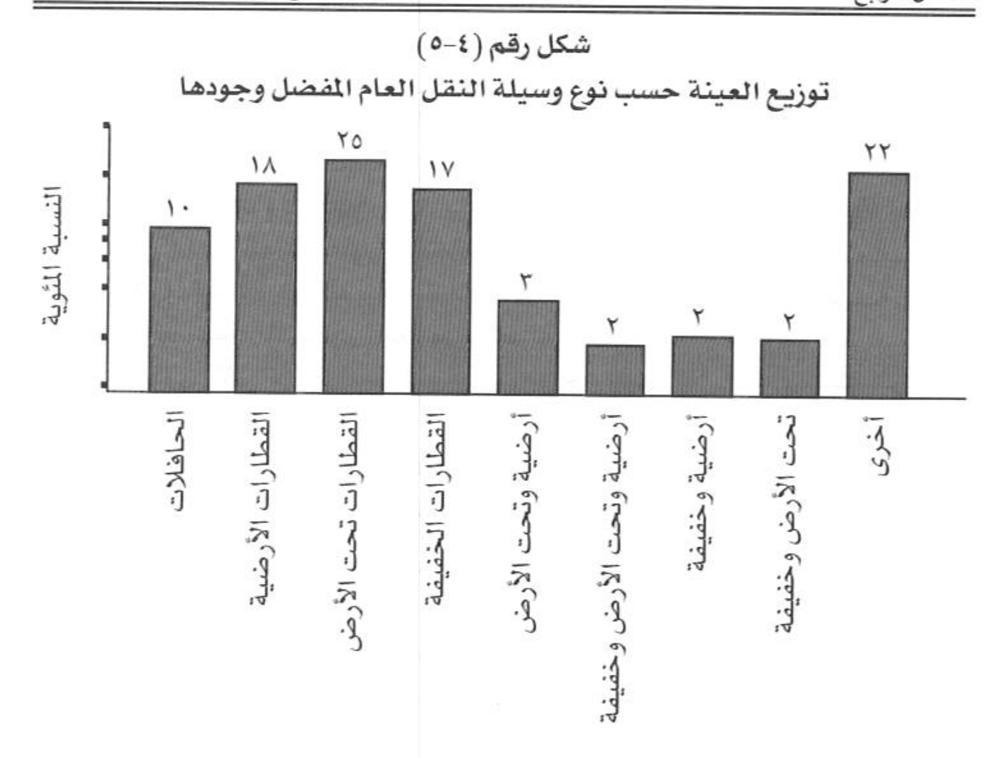
جدول رقم (٤-٥)

توزيع العينة حسب نوع وسيلة النقل العام المفضل وجودها

الوسيلة المفضلة	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
الحافلات Buses	١٠٨	٪٩,٦
القطارات الأرضية Over Ground Trains	٢٠١	٪١٧,٨
القطارات تحت الأرض Under Ground Trains	٢٨١	٪٢٤,٩
القطارات الخفيفة Light Rail	١٨٧	٪١٦,٥
أرضية وتحت الأرض	٣٩	٪٣,٥
أرضية وتحت الأرض وخفيفة	٢١	٪١,٩
أرضية وخفيفة	٢٤	٪٢,١
تحت الأرض وخفيفة	٢٣	٪٢,٠
أخرى	٢٤٦	٪٢١,٨
المجموع	١١٣٠	٪١٠٠

شكل رقم (٤-٥)

توزيع العينة حسب نوع وسيلة النقل العام المفضل وجودها



وتتفق النتيجة السابقة مع الاستعراض الذى قام به ريتشارد Richards فى كتابه بعنوان "مستقبل النقل فى المدن"، حيث أوضح أن القطارات أصبحت أكثر جاذبية فى الوقت الحاضر فى أغلب المدن وبالذات المدن الأوربية، وذلك نتيجة ازدياد الازدحامات المرورية فى مراكز هذه المدن بالإضافة إلى زيادة تكلفة المواقف، كما أوضح أن وسيلة النقل بالقطارات الخفيفة هى وسيلة النقل المفضلة فى أكثر من (١٠٠) مدينة كبرى حول العالم. كما تتفق النتيجة السابقة مع تجربة مدينة "سان فرانسيسكو" فى الولايات المتحدة الأمريكية والتى تمثل وسائل النقل المختلفة فيها أحد أفضل شبكات النقل العام فى الولايات المتحدة الأمريكية. وتتفق النتيجة السابقة أيضاً مع "تجربة تركيا" التى استعرضها الباحث فى أدبيات البحث الحالى، والتى تقوم حالياً على التشجيع على الاستفادة من توفير خدمات النقل العام بالقطارات والقطارات تحت الأرض والقطارات الخفيفة لمواجهة زيادة الطلب على النقل، وخاصةً فى أوقات الذروة فى المدن الكبرى.

ثالثاً - الاختلافات فى نسبة عدم الرضا بين أفراد الدراسة عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة - باختلاف خصائصهم الشخصية والوظيفية:

للإجابة عن التساؤل الرابع من تساؤلات الدراسة، قام الباحث باستخدام اختبار بيرسون (كا٢) Chi-Square Person، واختبار فيشر (كا٢) Fisher exact test (فهمى: ٢٠٠٥م، ص ٤١٦) للتعرف على الاختلافات فى نسبة عدم الرضا عن خدمات النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة باختلاف الخصائص الشخصية والوظيفية، (وهى الجنس، الجنسية، المستوى التعليمى، الحالة الاجتماعية، الحالة الوظيفية، العمر، الدخل الشهرى) لأفراد الدراسة المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض.

الاختلافات فى نسبة عدم الرضا بين أفراد الدراسة باختلاف الجنس، والجنسية، والحالة الاجتماعية، الحالة الوظيفية:

استخدم الباحث هنا اختبار فيشر (كا٢) Fisher exact test، حيث سبق أن أوضحنا (فى منهجية الدراسة) أنه يستخدم فى حالة المقارنة بين نسبة عدم الرضا فى حالة مجموعتين فقط، أى فى حالة الجداول (٢×٢). فهنا نجد أن: الجنس (ذكر، أنثى)، الجنسية (سعودى، غير سعودى)، والحالة الاجتماعية (متزوج، غير متزوج)، والفئة الوظيفية (موظف أو موظفة، طالب أو طالبة).

وقد تم حساب قيمة (كا٢) ومستوى الدلالة المناظر لكل منهما، وكانت كما هى فى الجدول التالى:

جدول رقم (٤-٦)

نتائج اختبار (كا٢) لتوضيح الاختلافات فى نسبة عدم الرضا باختلاف المتغيرات الشخصية والوظيفية ذات الوجهين فقط

العوامل الشخصية والوظيفية المكونة من وجهين	قيمة فيشر "كا٢"	مستوى الدلالة Sig. (P. value)
الجنس (ذكر، أنثى)	٦,٢٩٨	**٠,٠٠٧
الجنسية (سعودى، غير سعودى)	٣,٨٩٣	*٠,٠٢١٥
الحالة الاجتماعية (متزوج، غير متزوج)	٣,١٥١	٠,٠٧٨
الفئة الوظيفية (موظف أو موظفة، طالب أو طالبة)	٩,٣١١	**٠,٠٠٢

* دال إحصائياً عند مستوى معنوية ٠,٠٥

** دال إحصائياً عند مستوى معنوية ٠,٠١

يتضح من النتائج الواردة فى الجدول السابق ما يلى:

١- ليس هناك اختلاف معنوى (ذو دلالة إحصائية) فى نسبة عدم الرضا بين المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض باختلاف الحالة الاجتماعية (حيث كانت قيمة مستوى الدلالة المحسوب ٠,٠٧٨ أكبر من مستوى المعنوية المفترض مسبقاً من الباحث ٠,٠٥). وإذا كان هناك اختلاف بسيط فى هذه النسب من خلال بيانات العينة (جدول رقم ٤-٧) فإن هذا الاختلاف فى نسبة عدم الرضا باختلاف الحالة الاجتماعية ليس اختلافاً حقيقياً أو معنوياً فى نسب الرضا، ولكنه قد يكون راجعاً إلى اختلاف فى عشوائية العينات.

جدول رقم (٤-٧)

التوزيع النسبى لأفراد العينة بحسب الاتجاه نحو عدم الرضا عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة باختلاف الحالة الاجتماعية

هل أنت راض عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة	الحالة الاجتماعية	
	متزوج	غير متزوج
نعم	٢٦,١٪	٢٢,٩٪
لا	٧٣,٩٪	٧٧,١٪

٢- هناك اختلاف معنوى (ذو دلالة إحصائية) فى نسبة عدم الرضا بين المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض باختلاف الجنس (إذ كانت قيمة مستوى الدلالة المحسوب ٠,٠٠٧ أقل من مستوى المعنوية المفترض مسبقاً من الباحث ٠,٠١)، وهذا واضح أيضاً من خلال بيانات العينة (جدول رقم ٤-٨) حيث نجد أن نسبة عدم الرضا بين المستفيدين الذكور أعلى من نسبة عدم الرضا بين المستفيدين الإناث. وقد يكون هذا راجع إلى أن الضرر الكبير فى عدم توافر وسيلة نقل مريحة يعود للذكر أكثر؛ لأنه حينذاك هو الذى سوف يتحمل المسؤولية.

جدول رقم (٤-٨)

التوزيع النسبى لأفراد العينة بحسب الاتجاه نحو عدم الرضا عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة باختلاف الجنس

هل أنت راض عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة	الجنس	
	ذكر	أنثى
نعم	٢٠,٦٪	٢٧,٠٪
لا	٧٩,٤٪	٧٣,٠٪

٣- هناك اختلاف معنوى (ذو دلالة إحصائية) فى نسبة عدم الرضا بين المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض باختلاف الجنسية (حيث كانت قيمة مستوى الدلالة المحسوب ٠,٠٢١٥ أقل من مستوى المعنوية المفترض مسبقاً من الباحث ٠,٠٥)، وهذا واضح أيضاً من خلال بيانات العينة (جدول رقم ٤-٩)، حيث نجد أن نسبة عدم الرضا بين المستفيدين السعوديين أعلى من نسبة عدم الرضا بين المستفيدين غير السعوديين، ويرى الباحث أن السبب فى ذلك يعود إلى عدم توافر وسائل نقل عامة للعائلة، وكذلك لارتفاع مستوى الدخل للسعوديين مما يتطلب توافر وسائل نقل جيدة وكفؤة وآمنة، وهى ليست متوافرة فى وسائل النقل العامة الموجودة حالياً للتنقل داخل المدن.

جدول رقم (٤-٩)

التوزيع النسبى لأفراد العينة بحسب الاتجاه نحو عدم الرضا عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة باختلاف الجنسية

هل أنت راض عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة	الجنسية	
	سعودى	غير سعودى
نعم	٢٣,٦٪	٢٩,٤٪
لا	٧٦,٤٪	٧٠,٦٪

٤- هناك اختلاف معنوى (ذو دلالة إحصائية) فى نسبة عدم الرضا بين المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض باختلاف الفئة الوظيفية (حيث كانت قيمة مستوى الدلالة المحسوب ٠,٠٠٢ أقل من مستوى المعنوية المفترض مسبقاً من الباحث ٠,٠١)، وهذا واضح أيضاً من خلال بيانات العينة (جدول رقم ٤-١٠)، حيث نجد أن نسبة عدم الرضا بين فئة الموظفين والموظفات أعلى من نسبة عدم الرضا بين فئة الطلبة والطالبات. ويرى الباحث أن هذا راجع إلى أن فئة الموظفين والموظفات هم أكثر الفئات حاجة إلى وسائل النقل العام، مما يجعلهما أكثر الفئات عدم رضا عن وسائل النقل المتوافرة حالياً.

جدول رقم (٤-١٠)

التوزيع النسبى لأفراد العينة بحسب الاتجاه نحو عدم الرضا عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة باختلاف الفئة الوظيفية

هل أنت راض عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة	الفئة الوظيفية	
	الموظفون والموظفات	الطلبة والطالبات
نعم	٢٠,٩٪	٢٨,٩٪
لا	٧٩,١٪	٧١,١٪

الاختلافات فى نسبة عدم الرضا بين أفراد الدراسة باختلاف المستوى التعليمى، والعمر، والدخل الشهرى:

هنا استخدم الباحث اختبار بيرسون (كا٢) Chi-Square Person. والذى يستخدم فى حالة المقارنة بين نسبة عدم الرضا فى أكثر من مجموعتين، فهنا نجد أن: المستوى التعليمى (أقل من ثانوية عامة، ثانوية عامة أو ما يعادلها، جامعى، أعلى من جامعى)، العمر (أقل من ٢٠ سنة، من ٢٠ إلى أقل من ٢٥ سنة، من ٢٥ إلى أقل من ٣٠ سنة، من ٣٠ إلى أقل من ٣٥ سنة، ٣٥ سنة فأكثر)، الدخل الشهرى (أقل من ١٠٠٠ ريال، من ١٠٠٠ إلى أقل من ٣٠٠٠، من ٣٠٠٠ إلى أقل من ٥٠٠٠، من ٥٠٠٠ إلى أقل من ٧٠٠٠، من ٧٠٠٠ ريال فأكثر) جميعها أكثر من وجهين.

وقد تم حساب قيمة (كا٢) ومستوى الدلالة المناظر لكل منهما، وكانت كما هى فى الجدول التالى:

جدول رقم (٤-١١)

نتائج اختبار (كا٢) لتوضيح الاختلافات فى نسبة التسرب الوظيفى باختلاف المتغيرات الشخصية والوظيفية التى لها أكثر من وجهين

الخصائص الشخصية والوظيفية التى لها أكثر من وجهين	قيمة بيرسون "كا٢"	مستوى الدلالة Sig. (P. value)
المستوى التعليمى	١٦,٩٢٠	**٠,٠٠١
العمر	١٠,١٦١	*٠,٠٣٨
الدخل الشهرى	١٤,٩١٦	**٠,٠٠٥

* دال إحصائياً عند مستوى معنوية ٠,٠٥

** دال إحصائياً عند مستوى معنوية ٠,٠١

يتضح من النتائج الواردة فى الجدول السابق ما يلى:

١- هناك اختلاف معنوى (ذو دلالة إحصائية) فى نسبة عدم الرضا بين المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض باختلاف المستوى التعليمى (حيث كانت قيمة مستوى الدلالة المحسوب ٠,٠٠١ أقل من مستوى المعنوية المفترض مسبقاً من الباحث ٠,٠١)، وهذا واضح أيضاً من خلال بيانات العينة (جدول رقم ٤-١٢) حيث نجد أن أكبر نسبة لعدم الرضا عن خدمات النقل العام كانت بين المستفيدين ذوى المستوى التعليمى "أعلى من جامعى"، يليها المستفيدون ذوو المستوى التعليمى "أقل من الثانوية"، يليها المستفيدون ذوو المستوى التعليمى "الجامعى"، وأخيراً عند المستفيدين ذوى المستوى التعليمى "ثانوية عامة أو ما يعادلها". وتتفق هذه النتيجة مع دراسة الغامدى عام (١٤١٩هـ) التى أشارت نتائجها إلى أن معظم ركاب الشركة السعودية للنقل الجامعى هم من شريحة المتعلمين والمتزوجين، مما يجعلهم أكثر احتكاكاً بالوسائل الموجود للنقل، ومن ثم أقل رضا عنها.

جدول رقم (٤-١٢)

التوزيع النسبى لأفراد العينة بحسب الاتجاه نحو عدم الرضا عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة باختلاف المستوى التعليمى

هل أنت راض عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة	المستوى التعليمى			
	أقل من ثانوية عامة	ثانوية عامة أو ما يعادلها	جامعى	أعلى من جامعى
نعم	٢٢,٤	٢٩,٩	٢٣,٩	١٣,٢
لا	٧٧,٦	٧٠,١	٧٦,١	٨٦,٨

٢- هناك اختلاف معنوى (ذو دلالة إحصائية) فى نسبة عدم الرضا بين المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض باختلاف العمر، (حيث كانت قيمة مستوى الدلالة المحسوب ٠,٠٣٨ أقل من مستوى المعنوية المفترض مسبقاً من الباحث ٠,٠٥)، وهذا واضح أيضاً من خلال بيانات العينة (جدول رقم ٤-١٣)، حيث نجد أن نسبة عدم الرضا عن خدمات النقل العام ترتفع بين المستفيدين ذوى الأعمار الكبيرة.

جدول رقم (٤-١٣)

التوزيع النسبى لأفراد العينة بحسب الاتجاه نحو عدم الرضا عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة باختلاف العمر

هل أنت راض عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة	فئات العمر				
	أقل من ٢٠ سنة	من ٢٠ إلى أقل من ٢٥ سنة	من ٢٥ إلى أقل من ٣٠ سنة	من ٣٠ إلى أقل من ٣٥ سنة	٣٥ سنة فأكثر
نعم	٣٤,١	٢٥,٦	٢٥,٣	٢٥,١	١٨,٢
لا	٦٥,٩	٧٤,٤	٧٤,٧	٧٤,٩	٨١,٨

٣- هناك اختلاف معنوى (ذو دلالة إحصائية) فى نسبة عدم الرضا بين المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض باختلاف الدخل الشهرى (حيث كانت قيمة مستوى الدلالة المحسوب ٠,٠٠٥ أقل من مستوى المعنوية المفترض مسبقاً من الباحث ٠,٠١)، وهذا واضح أيضاً من خلال بيانات العينة (جدول رقم ٤-١٤)، حيث نجد أن نسبة عدم الرضا عن خدمات النقل العام ترتفع بين المستفيدين ذوى الدخول الكبيرة.

جدول رقم (٤-١٤)

التوزيع النسبى لأفراد العينة بحسب الاتجاه نحو عدم الرضا عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة باختلاف الدخل الشهرى

هل أنت راض عن وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى المدينة	فئات الدخل الشهرى بالريال				
	أقل من ١٠٠٠	من ١٠٠٠ إلى أقل من ٣٠٠٠	من ٣٠٠٠ إلى أقل من ٥٠٠٠	من ٥٠٠٠ إلى أقل من ٧٠٠٠	٧٠٠٠ فأكثر
نعم	٢٨,٩	٢٨,٥	٢٧,٥	٢١,٥	١٧,٩
لا	٧١,١	٧١,٥	٧٢,٥	٧٨,٥	٨٢,١

رابعاً - آراء واتجاهات أفراد الدراسة نحو أهم الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام الموجودة حالياً:

يتناول هذا الجزء آراء واتجاهات المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض نحو أهم الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة، وذلك من خلال المحاور التالية:

المحور الأول - أسباب تعزى لطبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً:

يتناول هذا الجزء آراء واتجاهات المستفيدين من خدمة النقل العام نحو أهم الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة فى حال توافرها، وهى الأسباب التى تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام.

جدول رقم (٤-١٥)

اتجاهات أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض) إزاء الأسباب التى تعزى إلى طبيعة وسيلة النقل العام

عبارات الأسباب التى تعزى لطبيعة وسيلة النقل العام		غير موافق بشدة (١)	غير موافق (٢)	محايد (٣)	موافق (٤)	موافق بشدة (٥)	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة إحصاء كا٢	قيمة مستوى الدلالة المحسوب P Value	الترتيب وفقاً لدرجة الموافقة
عدم وجود وسيلة نقل عام جيدة للتنقل داخل المدينة.	ك	٥١	٧٧	١٣٥	٢٧٩	٥٥٧	٤٫١٠	١٫١٥	٧٨٨٫٤	٠٫٠٠**	٤
	٪	٤٫٦	٨٫٠	١٥٫٣	٢١٫٤	٥٠٫٧					
محدودية ساعات الخدمة لحافلات النقل العام فى المدينة.	ك	٣٤	١٢٣	٣٠٠	٣٢٣	٢٩٤	٣٫٦٧	١٫٠٩	٣٠٨٫٩	٠٫٠٠**	٦
	٪	٣٫٢	١١٫٥	٢٧٫٩	٣٠٫١	٢٧٫٤					
النظافة العامة للحافلة سيئة.	ك	١٩	٥١	٢٠٥	٢٥٩	٥٥٠	٤٫١٧	١٫٠١	٨٢٨٫٢	٠٫٠٠**	١
	٪	١٫٨	٤٫٧	١٨٫٩	٢٣٫٩	٥٠٫٧					
عدم وجود تكييف داخل الحافلة.	ك	٣٤	٧٠	٢١١	٢٨٣	٤٩٠	٤٫٠٣	١٫٠٩	٦١٥٫٩	٠٫٠٠**	٥
	٪	٣٫١	٦٫٤	١٩٫٤	٢٦٫٠	٤٥٫٠					
عدم انتظام حركة الحافلات والتزامها بالمواعيد.	ك	٢٨	٤٢	٢١٠	٣٠٥	٥٠٢	٤٫١٤	١٫٠١	٧١٤٫٦	٠٫٠٠**	٢
	٪	٢٫٦	٣٫٩	١٩٫٣	٢٨٫١	٤٦٫٢					
عدم مرور الحافلات فى أوقات متقاربة وساعات الانتظار كبيرة بالذات فى ساعات الذروة.	ك	٢٩	٣٦	٢٢٩	٢٥٧	٥٣٤	٤٫١٣	١٫٠٣	٧٨٤٫٩	٠٫٠٠**	٣
	٪	٢٫٧	٣٫٣	٢١٫١	٢٣٫٧	٤٩٫٢					
المحور بوجه عام							٤٫٠٣٧	٠٫٧٥٥			

** يوجد اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠٫٠١).

يتضح من الجدول رقم (٤- ١٥) أن اختبار مربع كاى (كا٢) دال إحصائياً لجميع العبارات، (فقد كانت قيمة مستوى الدلالة المحسوب P-Value أقل من قيمة مستوى المعنوية النظرى الذى يفترضه الباحث مسبقاً، وهو هنا α= ٠,٠١)، مما يشير إلى وجود اختلافات ذات دلالة معنوية فى الاستجابة على (غير موافق بشدة، غير موافق، محايد، موافق، موافق بشدة) لكل عبارات هذا المحور. وبمعنى أدق إن الاختلافات فى النسب الخاصة بالعينة (والموضحة فى الجدول) هى نفسها الخاصة بالمجتمع، مما يمكننا من تعميم النتائج على مجتمع الدراسة.

كما يتضح - بناء على وجهة نظر أفراد الدراسة، ومنهجية الدراسة (انظر الفصل الثالث)، وبناء على أن جميع العبارات إيجابية تجاه عدم استخدام وسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة - أن هذا السبب أو المعوق الرئيسى (بناء على رأى المستفيدين من هذه الخدمات) يشكل معوقاً كبيراً تجاه عدم استخدام وسائل النقل الموجودة حالياً، حيث بلغ المتوسط المرجح لدرجة الموافقة على عبارات هذا المحور بوجه عام (٤,٠٣٧) درجة، وانحراف معيارى صغير بلغ = ٠,٧٥٥ (أى إن تشتت الإجابات حول هذا المحور بوجه عام كان صغيراً).

كما يلاحظ أنه من الممكن ترتيب العبارات المختلفة ترتيباً تنازلياً والتى تشكل فى مجملها هذا السبب (أو المعوق)، وذلك بناء على متوسط درجة الموافقة على هذه العبارات (من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين من الخدمات)، وبناء على المنهجية المتبعة كما يلى:

١- جاء السبب الخاص بـ "النظافة العامة للحافلة سيئة" فى الترتيب الأول من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل سبباً (أو عائقاً) نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين؛ إذ بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,١٧ درجة) بانحراف معيارى بلغ (١,٠١ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٣,٩٪ + ٥٠,٧٪ = ٧٤,٦٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٢- جاء السبب الخاص بـ "عدم انتظام حركة الحافلات والتزامها بالمواعيد" فى الترتيب الثانى من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل سبباً (أو عائقاً) نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين حيث بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,١٤ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ مسافة (١,٠١ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٨,١٪ + ٤٦,٢٪ = ٧٤,٣٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٣- جاء السـبب الخاص بـ "عدم مرور الحافلات فى أوقات متقاربة وسـاعات الانتظار كبيرة بالذات فى ساعات الذروة" فى الترتيب الثالث من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل سبباً (أو عائقاً) نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسـة المسـتفيدين، حيث بلغ متوسـط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,١٣ درجة) بانحراف معيارى بلغ (١,٠٣ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٣,٧٪ + ٤٩,٢٪ = ٧٢,٩٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٤- جـاء السـبب الخاص بـ "عدم وجود وسـيلة نقل عام جيدة للتنقـل داخل المدينة" فى الترتيب الرابع من حيث درجة الموافقة على أنه يشـكل سـبباً (أو عائقاً) نحو عدم اسـتخدام وسـائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك مـن وجهة نظر أفراد الدراسـة المسـتفيدين حيث بلغ متوسـط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,١٠ درجة) بانحـراف معيارى بلغ (١,١٥ درجة)، وكانت نسـبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢١,٤٪ + ٥٠,٧٪ = ٧٢,١٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٥- جاء السبب الخاص بـ " عدم وجود تكييف داخل الحافلة " فى الترتيب الخامس من حيث درجة الموافقة على أنه يشـكل سـبباً (أو عائقاً) نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، حيث بلغ متوسط درجة الموافقـة على هذه العبارة (٤,٠٣ درجة) بانحراف معيـارى بلغ (١,٠٩ درجة)، وكانت نسـبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشـدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٦,٠٪ + ٤٥,٠٪ = ٧١,٠٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٦- جاء السبب الخاص بـ "محدودية ساعات الخدمة لحافلات النقل العام فى المدينة" فى الترتيب السـادس من حيث درجة الموافقة على أنه يشـكل سـبباً (أو عائقاً) نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسـة المستفيدين، حيث بلغ متوسـط درجة الموافقة على هذه العبارة (٣,٦٧ درجة) بانحـراف معيارى بلغ (١,٠٩ درجة)، وكانت نسـبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣٠,١٪ + ٢٧,٤٪ = ٥٧,٥٪) من مجموع أفراد الدراسة.

وتتفق النتائج السابقة الخاصة بهذا المحور (أسباب تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً) مع نتائج بعض الدراسـات السابقة، منها على سبيل المثال وليس الحصر: دراسـة العرادى وآخرين (١٤١٩هـ) التى أشارت إلى أهمية وضع مواصفات

حسب نوع الخدمة ومسافة الرحلة، بالإضافة إلى المزايا والخدمات التى يلزم توافرها بالحافلة. كما تتفق مع دراسة عبده (١٤٢١هـ) التى أشارت إلى أهمية تحسين مستوى الخدمة فى وسائل النقل العام. وتتفق أيضاً مع دراسة المقرى وآخرين عام (١٤١٧هـ) التى أشارت إلى زيادة الاهتمام بخدمات النقل العام لكى يتم الرفع من مستواها، ومن ثم جاذبيتها للكثير من المستفيدين.

المحور الثانى - أسباب اجتماعية:

يتناول هذا الجزء آراء واتجاهات المستفيدين من خدمة النقل العام نحو أهم الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة فى حال توافرها، وهى الأسباب التى أطلق عليها الباحث "أسباب اجتماعية".

جدول رقم (٤-١٦)

اتجاهات أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض) إزاء الأسباب الاجتماعية

عبارات الأسباب الاجتماعية		غير موافق بشدة (١)	غير موافق (٢)	محايد (٣)	موافق (٤)	موافق بشدة (٥)	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة إحصاء كا٢	قيمة مستوى الدلالة المحسوب P Value	الترتيب وفقاً لدرجة الموافقة
المنظر العام لوسيلة النقل العام داخل المدينة سيئ.	ك	٢٨	١٠٥	١٣٧	٢٧٢	٥٤٧	٤,١١	١,١١	٧٦٤,٨	**٠,٠٠	٣
	٪	٢,٦	٩,٦	١٢,٦	٢٥,٠	٥٠,٢					
نوعية المستخدمين لوسائل النقل العام بشكل عام غير جيدة.	ك	١٨	٦١	١٩٤	٣٣٦	٤٧٩	٤,١٠	٠,٩٩	٦٧٦,٨	**٠,٠٠	٤
	٪	١,٧	٥,٦	١٧,٨	٣٠,٩	٤٤,٠					
تردى نوع الحافلات المستخدمة للتنقل داخل المدينة.	ك	١٨	٤١	١٣٤	٣١١	٥٧٩	٤,٢٩	٠,٩٤	١٠٠٣	**٠,٠٠	١
	٪	١,٧	٣,٨	١٢,٤	٢٨,٧	٥٣,٥					
عدم وجود مكان مخصص للأسرة داخل الحافلة.	ك	٢٥	٥٣	١٣١	٢٦٦	٥٩٩	٤,٢٧	١,٠١	١٠٢١	**٠,٠٠	٢
	٪	٢,٣	٤,٩	١٢,٢	٢٤,٨	٥٥,٨					
المحور بوجه عام							٤,١٨٠	٠,٧٥٤			

** يوجد اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١).

يتضـــح من الجدول رقم (٤- ١٦) أن اختبار مربـــع كاى (كا٢) دال إحصائياً لجميع العبارات؛ (إذ كانت قيمة مســتوى الدلالة المحســوب P-Value أقل من قيمة مستوى المعنوية النظرى الذى يفترضه الباحث مســبقاً وهو هنا α = ٠,٠١)، مما يشــير إلى وجود اختلافات ذات دلالة معنوية فى الاســتجابة إلى (غير موافق بشدة، غير موافق، محايد، موافق، موافق بشــدة) لكل عبارات هــذا المحور. وبمعنى أدق إن الاختلافات فى النسب الخاصة بالعينة (والموضحة فى الجدول) هى نفسها الخاصة بالمجتمع مما يمكننا من تعميم النتائج على مجتمع الدراسة.

كما يتضح - بناء على وجهة نظر أفراد الدراسة، ومنهجية الدراسة (انظر الفصل الثالث)، وبناء على أن جميع العبارات ايجابية تجاه عدم اســتخدام وسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة - أن هذا الســبب أو المعوق الرئيســى (بناء على رأى المستفيدين من هذه الخدمات) يشكل معوقاً كبيراً جداً تجاه عدم استخدام وسائل النقل الموجودة حالياً، حيث بلغ المتوســط المرجح لدرجة الموافقــة على عبارات هذا المحور بوجه عام (٤,١٨٠) درجة، وانحراف معيارى صغير بلغ = ٠,٧٥٤ (أى إن تشــتت الإجابات حول هذا المحور بوجه عام كان صغيراً).

كما يلاحظ أنه من الممكن ترتيب العبارات المختلفة ترتيباً تنازلياً، وهى تشــكل فى مجملها هذا المعوق، وذلك بناء على متوسط درجة الموافقة على هذه العبارات (من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين من الخدمات)، وبناء على المنهجية المتبعة كما يلى:

١- جاء الســبب الخاص بـ "تــردى نوع الحافلات المســتخدمة للتنقل داخل المدينة" فــى الترتيــب الأول من حيــث درجة الموافقة على أنه يشــكل عائقــاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المســتفيدين، فقد بلغ متوســط درجة الموافقة على هــذه العبارة (٤,٢٧ درجة) بانحــراف معيارى صغير بلغ (٠,٩٤ درجة)، وكانت نســبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشــدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٨,٧٪ + ٥٣,٥٪ = ٨٢,٢٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٢- جاء الســبب الخاص بـ "عــدم وجود مكان مخصص للأســرة داخل الحافلة" فى الترتيب الثانى من حيث درجة الموافقة على أنه يشــكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوســط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,٢٧ درجة) بانحراف معيارى بلغ (١,٠١ درجة)، وكانت نســبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة

الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٤,٨٪ + ٥٥,٨٪ = ٨٠,٦٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٣- جاء السبب الخاص بـ " المنظر العام لوسيلة النقل العام داخل المدينة سيئ " فى الترتيب الثالث من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,١١ درجة) بانحراف معيارى بلغ (١,١١ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٥,٠٪ + ٥٠,٢٪ = ٧٥,٢٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٤- جاء السبب الخاص بـ " نوعية المستخدمين لوسائل النقل العام بشكل عام غير جيدة " فى الترتيب الرابع من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل سبباً (أو عائقاً) نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,١٠ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (٠,٩٩ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣٠,٩٪ + ٤٤,٠٪ = ٧٤,٩٪) من مجموع أفراد الدراسة.

وتتفق النتائج السابقة الخاصة بهذا المحور (أسباب اجتماعية) مع نتائج بعض الدراسات السابقة، منها على سبيل المثال وليس الحصر: دراسة الغامدى (١٤١٦هـ) التى أشارت إلى أهمية موضوع مستوى النظافة داخل الحافلة. وتتفق أيضاً مع دراسة السعيد وآخرين (١٤١٩هـ) التى أشارت إلى توفير نوعية جيدة من الحافلات تتوافر فيها وسائل الترفيه ووسائل الاتصال فى حالة الطوارئ. كما تتفق مع دراسة Anderson (١٩٩٥م) التى أوضحت أهمية عنصر المظهر العام لمواقف الحافلات وجاذبيتها لمستخدمى الحافلات للتنقل، كما أشارت إلى أهمية التركيز على جودة الخدمة ورفع مستواها لمستخدمى خدمات النقل العام. وتتفق أيضاً مع دراسة كنفانى (١٤٢١هـ) التى أشارت إلى أهمية توفير مستوى خدمة جيدة على وسائل النقل العام مما يزيد من اهتمام المستخدمين المحتملين.

المحور الثالث - أسباب إدارية:

يتناول هذا الجزء آراء واتجاهات المستفيدين من خدمة النقل العام نحو أهم الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة فى حال توافرها، وهى الأسباب التى أطلق عليها الباحث "أسباب إدارية".

جدول رقم (٤-١٧)

اتجاهات أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض) إزاء الأسباب الإدارية

عبارات الأسباب الإدارية		غير موافق بشدة (١)	غير موافق (٢)	محايد (٣)	موافق (٤)	موافق بشدة (٥)	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة إحصاء كا²	قيمة مستوى الدلالة المحسوب P Value	الترتيب وفقاً لدرجة الموافقة
عدم توافر صيانة دورية لحافلات النقل العام داخل المدينة.	ك	١٥	٤٥	٢٦٠	٣٣١	٤١٩	٤,٠٢	٠,٩٦	٥٨٨	٠,٠٠**	٧
	٪	١,٤	٤,٢	٢٤,٣	٣٠,٩	٣٩,٢					
عدم وجود تأهيل جيد لقائدي الحافلات وتدني مستواهم.	ك	٢٢	٤٦	٢٠٥	٣٢٢	٤٨٢	٤,١١	٠,٩٩	٦٩٠	٠,٠٠**	٥
	٪	٢,٠	٤,٣	١٩,٠	٢٩,٩	٤٤,٨					
عدم تغطية حافلات النقل العام لكل أطراف المدينة.	ك	٢٢	٥٩	١٩٩	٣٣٨	٤٥٨	٤,٠٧	١,٠٠	٦٣٢	٠,٠٠**	٦
	٪	٢,٠	٥,٥	١٨,٥	٣١,٤	٤٢,٦					
عدم وجود قيود على حركة السيارة الخاصة داخل المدينة.	ك	٥٠	١٢٢	٢٣٣	٣٦٦	٢٩٣	٣,٦٩	١,١٣	٣٠٥	٠,٠٠**	٨
	٪	٤,٧	١١,٥	٢١,٩	٣٤,٤	٢٧,٥					
عدم وجود نظام معلوماتي متطور وتفصيلي عن الخدمة يحدد مسار الحافلات ومناطق الخدمة وجداول وأوقات التشغيل وتحديثها بشكل دوري.	ك	٢١	٢٤	١١٠	٢٦١	٦٦٢	٤,٤١	٠,٩٠	١٣٣١	٠,٠٠**	٢
	٪	١,٩	٢,٢	١٠,٢	٢٤,٢	٦١,٤					
عدم وجود هاتف مجاني للاتصال بالمحطة الرئيسية في حالة الاستفسار عن الخدمة.	ك	٢٦	٣٥	١٤٩	٢٩٣	٥٧٠	٤,٢٥	٠,٩٨	٩٥٣	٠,٠٠**	٤
	٪	٢,٤	٣,٣	١٣,٩	٢٧,٣	٥٣,١					
قلة التنسيق بين الجهات المعنية (المرور، أمانة المدينة، شركة النقل الجماعي) لرفع مستوى الخدمة وإعطائها الأولوية.	ك	١١	٣٣	١٣٨	٣٣٤	٥٥٩	٤,٣٠	٠,٨٨	٩٩١	٠,٠٠**	٣
	٪	١,٠	٣,١	١٢,٨	٣١,١	٥٢,٠					
عدم توافر وسائل نقل عام أخرى بديلة مثل (القاطرات الخفيفة، قطارات الأنفاق...) للتنقل داخل المدينة.	ك	١٧	٣٢	٩٦	٢٤٤	٦٨٨	٤,٤٤	٠,٨٩	١٤٤٥	٠,٠٠**	١
	٪	١,٦	٣,٠	٨,٩	٢٢,٧	٦٣,٩					
المحور بوجه عام							٤,١٦١	٠,٦٢٦			

** يوجد اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١).

يتضح من الجدول رقم (٤- ١٧) أن اختبار مربع كاى (كا٢) دال إحصائياً لجميع العبارات (حيث كانت قيمة مستوى الدلالة المحسوب P-Value أقل من قيمة مستوى المعنوية النظرى الذى يفترضه الباحث مسبقاً، وهو هنا α = ٠,٠١)، مما يشير إلى وجود اختلافات ذات دلالة معنوية فى الإجابة عن (غير موافق بشدة، غير موافق، محايد، موافق، موافق بشدة) لكل عبارات هذا المحور. وبمعنى أدق إن الاختلافات فى النسب الخاصة بالعينة (والموضحة فى الجدول) هى نفسها الخاصة بالمجتمع مما يمكننا من تعميم النتائج على مجتمع الدراسة.

كما يتضح - بناء على وجهة نظر أفراد الدراسة، ومنهجية الدراسة (انظر الفصل الثالث)، وبناء على أن جميع العبارات إيجابية تجاه عدم استخدام وسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة - أن هذا السبب أو المعوق الرئيسى (بناء على رأى المستفيدين من هذه الخدمات) يشكل معوقاً كبيراً جداً تجاه عدم استخدام وسائل النقل الموجودة حالياً، حيث بلغ المتوسط المرجح لدرجة الموافقة على عبارات هذا المحور بوجه عام (١,١٦١) درجة، وانحرافاً معيارياً صغيراً بلغ = ٠,٦٢٦ (أى: إن تشتت الإجابات حول هذا المحور بوجه عام كان صغيراً).

كما يلاحظ أنه من الممكن ترتيب العبارات المختلفة ترتيباً تنازلياً والتى تشكل فى مجملها هذا المعوق، وذلك بناء على متوسط درجة الموافقة على هذه العبارات (من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين من الخدمات)، وبناء على المنهجية المتبعة كما يلى:

١- جاء السبب الخاص بـ "عدم توفر وسائل نقل عام أخرى بديلة مثل (القاطرات الخفيفة، قطارات الأنفاق ...) للتنقل داخل المدينة" فى الترتيب الأول من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل سبباً (أو عائقاً) نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين حيث بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,٤٤ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (٠,٨٩ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٢,٧٪ + ٦٣,٩٪ = ٨٦,٦٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٢- جاء السبب الخاص بـ "عدم وجود نظام معلوماتى متطور وتفصيلى عن الخدمة يحدد مسار الحافلات ومناطق الخدمة وجداول وأوقات التشغيل وتحديثها بشكل دوري" فى الترتيب الثانى من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم

استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,٤١ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (٠,٩٠ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٤,٢٪ + ٦١,٤٪ = ٨٥,٦٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٣- جاء السبب الخاص بـ "قلة التنسيق بين الجهات المعنية (المرور، أمانة المدينة، شركة النقل الجماعى) لرفع مستوى الخدمة وإعطائها الأولوية" فى الترتيب الثالث من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,٣٠ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (٠,٨٨ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣١,١٪ + ٥٢,٠٪ = ٨٣,١٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٤- جاء السبب الخاص بـ "عدم وجود هاتف مجانى للاتصال بالمحطة الرئيسية فى حالة الاستفسار عن الخدمة" فى الترتيب الرابع من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,٢٥ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (٠,٩٨ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٧,٣٪ + ٥٣,١٪ = ٨٠,٤٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٥- جاء السبب الخاص بـ "عدم وجود تأهيل جيد لقائدى الحافلات وتدنى مستواهم" فى الترتيب الخامس من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,١١ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (٠,٩٩ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٩,٩٪ + ٤٤,٨٪ = ٧٤,٧٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٦- جاء السبب الخاص بـ "عدم تغطية حافلات النقل العام لكل أطراف المدينة" فى الترتيب السادس من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم

استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين حيث بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,٠٧ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (١,٠٠ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣١,٤٪ + ٤٢,٦٪ = ٧٣,٠٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٧- جاء السبب الخاص بـ "عدم توافر صيانة دورية لحافلات النقل العام داخل المدينة" فى الترتيب السابع من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين: فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,٠٢ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (٠,٩٦ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣٠,٩٪ + ٣٩,٢٪ = ٧٠,١٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٨- جاء السبب الخاص بـ "عدم وجود قيود على حركة السيارة الخاصة داخل المدينة" فى الترتيب الثامن من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين: فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٣,٦٩ درجة) بانحراف معيارى بلغ (١,١٣ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣٤,٤٪ + ٢٧,٥٪ = ٦١,٩٪) من مجموع أفراد الدراسة.

وتتفق النتائج السابقة الخاصة بهذا المحور (أسباب إدارية) مع نتائج بعض الدراسات السابقة، منها على سبيل المثال وليس الحصر: دراسة زعزوع (١٤١٩هـ) التى أشارت إلى أهمية التنسيق وأهمية تأهيل جيد للسائقين وتدريبهم بشكل دورى، والتأكد من سلامة المركبة وصيانتها بشكل دورى. وتتفق أيضاً مع دراسة الأحمدى (١٤١٩هـ) التى أشارت إلى أهمية تطوير نظام قاعدة معلومات يستفاد منها بشكل علمى جيد.

المحور الرابع - أسباب اقتصادية:

يتناول هذا الجزء آراء واتجاهات المستفيدين من خدمة النقل العام نحو أهم الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة فى حال توافرها، وهى الأسباب التى أطلق عليها الباحث اسم "أسباب اقتصادية".

جدول رقم (٤-١٨)

اتجاهات أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض) إزاء الأسباب الاقتصادية

عبارات الأسباب الاقتصادية		غير موافق بشدة (١)	غير موافق (٢)	محايد (٣)	موافق (٤)	موافق بشدة (٥)	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة إحصاء كا²	قيمة مستوى الدلالة المحسوب P Value	الترتيب وفقاً لدرجة الموافقة
قدرة غالبية المواطنين على اقتناء السيارة الخاصة.	ك	٤٨	١٢٧	١٩٠	٣٣٨	٣٧٨	٣٫٨١	١٫١٧	٣٦٠	**٠٫٠٠	٢
	٪	٤٫٤	١١٫٧	١٧٫٦	٣١٫٣	٣٥٫٠					
توافر الوقود بأسعار معقولة ومناسبة.	ك	٢٧١	٢٦٧	٢٢٥	١٨١	١٣٣	٢٫٦٦	١٫٣٤	٦٤٫٢	**٠٫٠٠	٤
	٪	٢٥٫٢	٢٤٫٨	٢٠٫٩	١٦٫٨	١٢٫٣					
عدم وجود وسائل مالية تشجيعية لركوب الحافلات.	ك	٢٢	٤٢	١٥١	٣١٤	٥٤٩	٤٫٢٣	٠٫٩٧	٨٩٣	**٠٫٠٠	١
	٪	٢٫٠	٣٫٩	١٤٫٠	٢٩٫١	٥٠٫٩					
ارتفاع رسوم خدمة وسائل النقل العام داخل المدينة	ك	٩١	٢٣٣	٣٩٢	١٧٥	١٧٦	٣٫١٠	١٫١٧	٢٣٤	**٠٫٠٠	٣
	٪	٨٫٥	٢١٫٨	٣٦٫٧	١٦٫٤	١٦٫٥					
المحور بوجه عام							٣٫٤٥٥	٠٫٦٥٢			

** يوجد اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠٫٠١).

يتضح من الجدول رقم (٤- ١٨) أن اختبار مربع كاى (كا²) دال إحصائياً لجميع العبارات (حيث كانت قيمة مستوى الدلالة المحسوب P-Value أقل من قيمة مستوى المعنوية النظرى الذى يفترضه الباحث مسبقاً وهو هنا α = ٠٫٠١)، مما يشير إلى وجود اختلافات ذات دلالة معنوية فى الإجابة عن (غير موافق بشدة، غير موافق، محايد، موافق، موافق بشدة) لكل عبارات هذا المحور. وبمعنى أدق إن الاختلافات فى النسب الخاصة بالعينة (والموضحة فى الجدول) هى نفسها الخاصة بالمجتمع مما يمكننا من تعميم النتائج على مجتمع الدراسة.

كما يتضح - بناء على وجهة نظر أفراد الدراسة، ومنهجية الدراسة (انظر الفصل الثالث)، وبناء على أن جميع العبارات إيجابية تجاه عدم استخدام وسائل النقل العام

للتنقل داخل المدينة - أن هذا السبب أو المعوق الرئيسى (بناء على رأى المستفيدين من هذه الخدمات) يشكل معوقاً كبيراً تجاه عدم استخدام وسائل النقل الموجودة حالياً، حيث بلغ المتوسط المرجح لدرجة الموافقة على عبارات هذا المحور بوجه عام (٣,٤٥٥) درجة، وانحراف معيارى صغير بلغ = ٠,٦٥٢ (أى: إن تشتت الإجابات حول هذا المحور بوجه عام كان صغيراً).

كما يلاحظ أنه من الممكن ترتيب العبارات المختلفة ترتيباً تنازلياً وهى تشكل فى مجملها هذا المعوق، وذلك بناء على متوسط درجة الموافقة على هذه العبارات (من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين من الخدمات)، وبناء على المنهجية المتبعة كما يلى:

١- جاء السبب الخاص بـ "عدم وجود وسائل تشجيعية لركوب الحافلات مثل (بطاقات مخفضة، بطاقات اشتراك أسبوعية، شهرية، سنوية ... إلخ)" فى الترتيب الأول من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (١,٢٣ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (٠,٩٧ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٩,١٪ + ٥٠,٩٪ = ٨٠,٠٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٢- جاء السبب الخاص بـ "قدرة غالبية المواطنين على اقتناء السيارة الخاصة" فى الترتيب الثانى من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٣,٨١ درجة) بانحراف معيارى بلغ (١,١٧ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣١,٣٪ + ٣٥,٠٪ = ٦٦,٣٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٣- جاء السبب الخاص بـ "ارتفاع رسوم خدمة وسائل النقل العام داخل المدينة" فى الترتيب الثالث من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين،

فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٣,١٠ درجة) بانحراف معيارى بلغ (١,١٧ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (١٦,٤٪ + ١٦,٥٪ = ٣٢,٩٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٤- جاء السبب الخاص بـ "توافر الوقود بأسعار معقولة ومناسبة" فى الترتيب الرابع من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٢,٦٦ درجة) بانحراف معيارى بلغ (١,٣٤ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (١٦,٨٪ + ١٢,٣٪ = ٢٩,١٪) من مجموع أفراد الدراسة.

وتتفق النتائج السابقة الخاصة بهذا المحور (أسباب اقتصادية) مع نتائج بعض الدراسات السابقة منها على سبيل المثال وليس الحصر: دراسة الغامدى (١٤١٩هـ) التى أشارت إلى أن العوامل الرئيسية التى تحدد اختيار الراكب للشركة الناقلة هى بشكل أساسى مستوى الخدمة أولاً، والتسعيرة ثانياً، والالتزام بمواعيد الرحلة ثالثاً. كما تتفق مع دراسة الزامل (١٤١٩هـ) التى أشارت إلى النقص المستمر فى الاعتمادات المالية لوسائل النقل العام؛ مما أدى إلى تدنى الخدمة وتقلصها بشكل كبير فى السنوات الأخيرة. كما تتفق أيضاً مع دراسة العوهلى وهارون (١٤١٤هـ) التى أشارت إلى أن أحد أهم الحلول المرورية الناشئة عن الزيادة المطردة فى نسبة امتلاك الكثير من الأفراد لوسائل النقل الخاص. كما تتفق أيضاً مع دراسة كنفانى (١٤٢١هـ) التى أشارت إلى ضرورة استخدام معايير اقتصادية تشمل زيادة الدعم ومبادرات أخرى ذات علاقة للحد من استخدام السيارة داخل المدينة.

المحور الخامس - أسباب تخطيطية وبيئية:

يتناول هذا الجزء آراء واتجاهات المستفيدين من خدمة النقل العام نحو أهم الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة فى حال توافرها، وهى الأسباب التى أطلق عليها الباحث اسم "أسباب تخطيطية وبيئية".

جدول رقم (٤-١٩)

اتجاهات أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض) إزاء الأسباب التخطيطية والبيئية

عبارات الأسباب التخطيطية والبيئية		غير موافق بشدة (١)	غير موافق (٢)	محايد (٣)	موافق (٤)	موافق بشدة (٥)	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة إحصاء كا٢	قيمة مستوى الدلالة المحسوب P Value	الترتيب وفقاً لدرجة الموافقة
عدم تخصيص بعض الطرق والممرات في الشوارع ذات المسارات المتعددة لحركة الحافلات العامة.	ك	٢٨	٥١	١٥٦	٣٧٣	٤٧٠	٤,١٢	١,٠٠	٧٢٠	**٠,٠٠	٣
	٪	٢,٦	٤,٧	١٤,٥	٣٤,٦	٤٣,٦					
عدم منح الأولوية في حركة المرور لخدمات النقل الجماعي ومعاملة الحافلات معاملة خاصة دون وسائل النقل الأخرى.	ك	٣٢	٧٢	٢٤٣	٤١٢	٣٠٤	٣,٨٣	١,٠١	٤٧٧	**٠,٠٠	٦
	٪	٣,٠	٦,٨	٢٢,٩	٣٨,٨	٢٨,٦					
عدم وجود محلات انتظار للحافلات ملائمة.	ك	١٧	٤١	٩٣	٣٨٨	٥٣٧	٤,٢٩	٠,٨٩	١٠١٢	**٠,٠٠	١
	٪	١,٦	٣,٨	٨,٦	٣٦,١	٤٩,٩					
الظروف البيئية وحرارة الجو لا تساعد على ركوب الحافلات للتنقل داخل المدينة.	ك	٢٢	١٠٨	١٢٦	٣٢٤	٤٩١	٤,٠٨	١,٠٨	٦٧٥	**٠,٠٠	٤
	٪	٢,١	١٠,١	١١,٨	٣٠,٣	٤٥,٨					
طبيعة التخطيط العمراني القائم للمدينة واتساع رقعتها العمرانية لا يساعد على استخدام النقل العام داخل المدينة.	ك	٥٨	١٧٠	٢٢٢	٣٠٥	٢٩٩	٣,٥٩	١,٢١	١٩٨	**٠,٠٠	٧
	٪	٥,٥	١٦,١	٢١,١	٢٨,٩	٢٨,٤					
بعد محطات الحافلات من المناطق السكنية.	ك	١٦	٦٨	١٨٩	٣٥٣	٤٣٩	٤,٠٦	٠,٩٩	٦١٥	**٠,٠٠	٥
	٪	١,٥	٦,٤	١٧,٧	٣٣,١	٤١,٢					
عدم توافر مواقف سيارات مظللة ومريحة قريبة من محطات النقل العام تشجع على استخدام النقل العام.	ك	٢٧	٣٣	١٦٥	٣٥٩	٤٨٧	٤,١٦	٠,٩٧	٧٧٣	**٠,٠٠	٢
	٪	٢,٥	٣,١	١٥,٤	٣٣,٥	٤٥,٥					
• المحور بوجه عام							٤,٠٢١	٠,٦٣٥			

** يوجد اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١).

يتضح من الجدول رقم (٤- ١٩) أن اختبار مربع كاى (كا٢) دال إحصائياً لجميع العبارات (حيث كانت قيمة مستوى الدلالة المحسوب P-Value أقل من قيمة مستوى المعنوية النظرى الذى يفترضه الباحث مسبقاً وهو هنا α = ٠,٠١)، مما يشير إلى وجود اختلافات ذات دلالة معنوية فى الإجابة عن (غير موافق بشدة، غير موافق، محايد، موافق، موافق بشدة) لكل عبارات هذا المحور. وبمعنى أدق إن الاختلافات فى النسب الخاصة بالعينة (والموضحة فى الجدول) هى نفسها الخاصة بالمجتمع مما يمكننا من تعميم النتائج على مجتمع الدراسة.

كما يتضح - بناء على وجهة نظر أفراد الدراسة، ومنهجية الدراسة (انظر الفصل الثالث)، وبناء على أن جميع العبارات إيجابية تجاه عدم استخدام وسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة - أن هذا السبب أو المعوق الرئيسى (بناء على رأى المستفيدين من هذه الخدمات) يشكل معوقاً كبيراً تجاه عدم استخدام وسائل النقل الموجودة حالياً، حيث بلغ المتوسط المرجح لدرجة الموافقة على عبارات هذا المحور بوجه عام (٤,٠٢١) درجة، وانحراف معيارى صغير ٦٣٥ = ٠. (أى إن تشتت الإجابات حول هذا المحور بوجه عام كان صغيراً).

كما يلاحظ أنه من الممكن ترتيب العبارات المختلفة ترتيباً تنازلياً، وهى تشكل فى مجملها هذا المعوق، وذلك بناء على متوسط درجة الموافقة على هذه العبارات (من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين من الخدمات)، وبناء على المنهجية المتبعة كما يلى:

١- جاء السبب الخاص بـ "عدم وجود محلات انتظار للحافلات ملائمة" فى الترتيب الأول من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,٢٩ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (٠,٨٩ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣٦,١٪ + ٤٩,٩٪ = ٨٦,٠٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٢- جاء السبب الخاص بـ "عدم توافر مواقف سيارات مظللة ومريحة قريبة من محطات النقل العام تشجع على استخدام النقل العام" فى الترتيب الثانى من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,١٦ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (٠,٩٧ درجة)، وكانت نسبة

الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣٣,٥٪ + ٤٥,٥٪ = ٧٩,٠٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٣- جاء السبب الخاص بـ "عدم تخصيص بعض الطرق والممرات فى الشوارع ذات المسارات المتعددة لحركة الحافلات العامة" فى الترتيب الثالث من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,١٢ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (١,٠٠ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣٤,٦٪ + ٤٣,٦٪ = ٧٨,٢٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٤- جاء السبب الخاص بـ "الظروف البيئية وحرارة الجو لا تساعد على ركوب الحافلات للتنقل داخل المدينة" فى الترتيب الرابع من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,٠٨ درجة) بانحراف معيارى بلغ (١,٠٨ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣٠,٣٪ + ٤٥,٨ = ٧٦,١٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٥- جاء السبب الخاص بـ "بعد محطات الحافلات من المناطق السكنية" فى الترتيب الخامس من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٤,٠٦ درجة) بانحراف معيارى صغير بلغ (٠,٩٩ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣٣,١٪ + ٤١,٢٪ = ٧٤,٣٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٦- جاء السبب الخاص بـ "عدم منح الأولوية فى حركة المرور لخدمات النقل الجماعى ومعاملة الحافلات معاملة خاصة دون وسائل النقل الأخرى" فى الترتيب السادس من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٣,٩٣ درجة) بانحراف معيارى بلغ

(١,٠١ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٣٨,٨٪ + ٢٨,٦٪ = ٦٧,٤٪) من مجموع أفراد الدراسة.

٧- جاء السبب الخاص بـ "طبيعة التخطيط العمرانى القائم للمدينة واتساع رقعتها العمرانية لا يساعد على استخدام النقل العام داخل المدينة" فى الترتيب السابع من حيث درجة الموافقة على أنه يشكل سبباً عائقاً نحو عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً، وذلك من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين، فقد بلغ متوسط درجة الموافقة على هذه العبارة (٣,٥٩ درجة) بانحراف معيارى بلغ (١,٢١ درجة)، وكانت نسبة الأفراد الذين أعطوا درجة موافقة عالية (درجة الموافقة كانت موافق بشدة، أو موافق) لهذه العبارة هى (٢٨,٩٪ + ٢٨,٤٪ = ٥٧,٣٪) من مجموع أفراد الدراسة.

وتتفق النتائج السابقة الخاصة بهذا المحور (أسباب تخطيطية وبيئية) مع نتائج بعض الدراسات السابقة منها على سبيل المثال وليس الحصر: دراسة السعيد (٢٠٠٠م) التى أشارت إلى أهمية منح النقل العام التسهيلات اللازمة عند التخطيط الحضرى للمدينة مثل تخصيص مسارات خاصة لوسائل النقل العام، وإعطاء الأولوية عند الإشارات المرورية، وتخصيص مواقف خاصة على الطرق، ... إلخ. كما تتفق النتائج السابقة الخاصة بهذا المحور مع دراسة العرادى وآخرين (١٤١٩هـ) التى أشارت إلى أهمية وضع مواصفات للحافلة حسب نوع الخدمة ومسافة الرحلة والظروف المناخية والطبوغرافية السائدة بخط الخدمة.

خامساً - أكثر الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدام أفراد الدراسة لوسائل النقل العام الموجودة حالياً:

لهذا الغرض قام الباحث باستخدام اختبار (ت أو T) الخاص بمجموعة واحدة للتعرف على ما إذا كان المتوسط المرجح لكل محور من المحاور الرئيسية (الأسباب أو المعوقات) يفوق القيمة ٣ (الدرجة ٣) بشكل معنوى أم لا، وذلك باختبار الفرضية الصفرية القائلة بأن المحور (السبب أو المعوق الرئيسى) غير موجود بدرجة معنوية وهى التى يتم وضعها إحصائياً بالشكل التالى: الفرضية الصفرية هى (H_0: μ أقل من أو يساوى ٣) ضد الفرضية البديلة القائلة بأن المحور (السبب أو المعوق الرئيسى) موجود بدرجة معنوية، وهى التى يتم وضعها إحصائياً بالشكل التالى: (H_1: μ أكبر من

٣)، حيث (μ) هى المتوسط الحسابى المرجح للعبارات التى تشكل فى مجملها المحور، وذلك لكل محور من المحاور الرئيسية (الأسباب أو المعوقات الرئيسية). وإحصائياً يتم رفض الفرض العدمى، ومن ثم قبول الفرض البديل (أى إن هذا المعوق هو سبب معنوى وموجود بالفعل فى المجتمع) إذا كانت قيمة الإحصاء (ت) موجبة، ومستوى الدلالة أقل من مستوى المعنوية المحدد مسبقاً (α =٠,٠١ أو ٠,٠٥) وغير ذلك يتم قبول الفرض العدمى بمعنى أن هذا المعوق أو معوق غير معنوى وغير موجود بالفعل فى المجتمع. وسوف يتم استخدام هذا الاختبار على المتوسط المرجح لكل محور من المحاور الرئيسية (الأسباب أو المعوقات الرئيسية) التى ربما تؤدى إلى عدم استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة، وذلك كما يلى:

جدول رقم (٤-٢٠)
نتائج اختبار (ت) للفرق بين المتوسط المرجح لكل محور من المحاور الرئيسية (الأسباب أو المعوقات الرئيسية) والقيمة (٣)

المحاور الرئيسية (الأسباب أو المعوقات الرئيسية)	المتوسط المرجح	قيمة الإحصاء (ت)	قيمة مستوى الدلالة المحسوب P Value	القرار عند مستوى دلالة (٠,٠٥)	ترتيب الأسباب وفقاً لقيمة المتوسط
"أسباب تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً"	٤,٠٣٧٣	٤٥,٨٢٢	*٠,٠٠٠	سبب معنوى وموجود بالفعل فى المجتمع	٣
"أسباب اجتماعية"	٤,١٧٩٧	٥٢,٢٣٣	*٠,٠٠٠	سبب معنوى وموجود بالفعل فى المجتمع	١
"أسباب إدارية"	٤,١٦١٤	٦١,٣٨١	*٠,٠٠٠	سبب معنوى وموجود بالفعل فى المجتمع	٢
"أسباب اقتصادية"	٣,٤٥٥٤	٢٣,١١٠	*٠,٠٠٠	سبب معنوى وموجود بالفعل فى المجتمع	٥
"أسباب تخطيطية وبيئية"	٤,٠٢٠٦	٥٣,٠٠٤	*٠,٠٠٠	سبب معنوى وموجود بالفعل فى المجتمع	٤

* يوجد اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١).

يتضح من الجدول (٤-٢٠) أن جميع المحاور الرئيسية (الأسباب أو المعوقات الرئيسية) التى أدت إلى عدم استخدام أفراد الدراسة (المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض) لوسائل النقل العام الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة هى أسباب معنوية وموجودة بالفعل فى أفراد مجتمع الدراسة وليس بين أفراد العينة فحسب (حيث كانت قيمة الإحصاء ت موجبة وفى الوقت نفسه قيمة مستوى الدلالة المحسوب أقل من مستوى المعنوية المفترض مسبقاً من الباحث. كما يتضح أنه من الممكن ترتيب هذه الأسباب أو المعوقات الرئيسية (بناء على قيمة المتوسط المرجح لهذا السبب أو المعوق) من حيث درجة موافقة أفراد الدراسة على وجودها، كما يلى:

١- أسباب اجتماعية.

٢- أسباب إدارية.

٣- أسباب تعزى لطبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً.

٤- أسباب تخطيطية وبيئية.

٥- أسباب اقتصادية.

ترتيب الأسباب (أو المعوقات) التى تؤدى إلى عدم استخدام أفراد عينة الدراسة لوسائل النقل العام الموجودة حالياً بحسب الأهمية:

يتناول هذا الجزء آراء واتجاهات المستفيدين من خدمة النقل العام نحو أهم الأسباب (أو المعوقات) التى تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة بوجه عام.

جدول (٤-٢١)

ترتيب الأسباب (أو المعوقات) التى تؤدى إلى عدم استخدام أفراد الدراسة لوسائل النقل العام الموجودة حالياً بحسب الأهمية

العبارة	المتوسط الحسابى	الانحراف المعيارى	الترتيب
عدم توافر وسائل نقل عام أخرى بديلة مثل (القاطرات الخفيفة، قطارات الأنفاق،...).	٤,٤٤	٠,٨٩	١
عدم وجود نظام معلوماتى متطور وتفصيلى عن الخدمة يحدد مسار الحافلات ومناطق الخدمة وجداول وأوقات التشغيل وتحديثها بشكل دورى.	٤,٤١	٠,٩٠	٢

العبـارة	المتوسط الحسابى	الانحراف المعيارى	الترتيب
قلة التنسـيق بين الجهات المعنيـة (المرور، أمانة المدينة، شـركة النقـل الجماعى) لرفع مسـتوى الخدمة وإعطائها الأولوية.	٤,٣٠	٨٨.	٣
عدم وجود محلات انتظار للحافلات ملائمة.	٤,٢٩	٠,٨٩	٤
تردى نـوع الحافـلات المسـتخدمة للتنقل داخل المدينة.	٤,٢٩	٠,٩٤	٥
عدم وجود مكان مخصص للأسرة داخل الحافلة.	٤,٢٧	١,٠١	٦
عـدم وجـود هاتف مجانـى للاتصـال بالمحطة الرئيسية فى حالة الاستفسار عن الخدمة.	٤,٢٥	٠,٩٨	٧
عدم وجود وسائل تشجيعية لركوب الحافلات مثل (بطاقات مخفضة، بطاقات اشـتراك أسـبوعية، شهرية، سنوية، ... إلخ).	٤,٢٣	٠,٩٧	٨
النظافة العامة للحافلة سيئة.	٤,١٧	١,٠١	٩
عدم توافر مواقف سـيارات مظللة ومريحة قريبة من محطات النقل العام تشجع على استخدام النقل العام.	٤,١٦	٠,٩٧	١٠
عدم مرور الحافلات فى أوقات متقاربة وسـاعات الانتظار كبيرة بالذات فى ساعات الذروة.	٤,١٣	١,٠٣	١١
عدم تخصيص بعض الطرق والممرات فى الشوارع ذات المسارات المتعددة لحركة الحافلات العامة.	٤,١٢	١,٠٠	١٢
عـدم وجود تأهيل جيد لقائـدى الحافلات وتدنى مستواهم.	٤,١١	٠,٩٩	١٣

العبارة	المتوسط الحسابى	الانحراف المعيارى	الترتيب
عدم انتظام حركة الحافلات والتزامها بالمواعيد.	٤,١١	١,٠١	١٤
المنظر العام لوسيلة النقل العام داخل المدينة سيئ.	٤,١١	١,١١	١٥
نوعية المستخدمين لوسائل النقل العام بشكل عام غير جيدة.	٤,١٠	٠,٩٩	١٦
عدم وجود وسيلة نقل عام جيدة للتنقل داخل المدينة.	٤,١٠	١,١٥	١٧
الظروف البيئية وحرارة الجو لا تساعد على ركوب الحافلات للتنقل داخل المدينة.	٤,٠٨	١,٠٨	١٨
عدم تغطية حافلات النقل العام لكل أطراف المدينة.	٤,٠٧	١,٠٠	١٩
بعد محطات الحافلات من المناطق السكنية.	٤,٠٦	٠,٩٩	٢٠
عدم وجود تكييف داخل الحافلة.	٤,٠٣	١,٠٩	٢١
عدم توافر صيانة دورية لحافلات النقل العام داخل المدينة.	٤,٠٢	٠,٩٦	٢٢
عدم منح الأولوية فى حركة المرور لخدمات النقل الجماعى ومعاملة الحافلات معاملة خاصة دون وسائل النقل الأخرى.	٣,٨٣	١,٠١	٢٣
قدرة غالبية المواطنين على اقتناء السيارة الخاصة.	٣,٨١	١,١٧	٢٤
عدم وجود قيود على حركة السيارة الخاصة داخل المدينة.	٣,٦٩	١,١٣	٢٥
محدودية ساعات الخدمة لحافلات النقل العام فى المدينة.	٣,٦٧	١,٠٩	٢٦

العبارة	المتوسط الحسابى	الانحراف المعيارى	الترتيب
طبيعة التخطيط العمرانى القائم للمدينة واتساع رقعتها العمرانية لا يساعد على استخدام النقل العام داخل المدينة.	٣,٥٩	١,٢١	٢٧
ارتفاع رسوم خدمة وسائل النقل العام داخل المدينة.	٣,١٠	١,١٧	٢٨
توافر الوقود بأسعار معقولة ومناسبة.	٢,٦٦	١,٣٤	٢٩

يتضح من الجدول رقم (٤- ٢١) ترتيب العبارات المختلفة ترتيباً تنازلياً، وهى التى تشكل فى مجملها الأسباب (أو المعوقات)، وذلك بناء على متوسط درجة الموافقة على هذه العبارات (من وجهة نظر أفراد الدراسة المستفيدين من الخدمات). وتتفق النتيجة الحالية مع النتائج التى توصل إليها الباحث فى القسم السابق فى هذه الدراسة الحالية عند مناقشة الأسباب (المعوقات) المختلفة كل سبب على حدة. كما تتفق أيضاً مع ما أشارت إليه معظم التجارب الدولية التى استعرضها الباحث فى الإطار النظرى وأدبيات الدراسة الحالية.

سادساً - الاختلافات فى اتجاهات أفراد الدراسة نحو أهم الأسباب التى تودى إلى عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة تبعاً لاختلافهم فى المتغيرات الشخصية والوظيفية:

قام الباحث، فى سبيل تحقيق ذلك، باستخدام اختبار (ت) الخاص بدراسة الاختلاف بين مجموعتين مستقلتين، وذلك لدراسة الاختلافات فى متوسط اتجاهات أفراد الدراسة نحو الأسباب الرئيسة (المحاور) التى يرون أنها تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة - باختلاف الخصائص الشخصية والوظيفية التالية التى لها وجهان فقط: (الجنس، الجنسية، الحالة الاجتماعية، الحالة الوظيفية)، وإذا تبين أن هناك اختلافاً فى الآراء بين المجموعتين يقوم الباحث باستخدام معامل الارتباط الثنائى المتسلسل لتوضيح قوة هذا الاختلاف.

كمـا قـام الباحث باسـتخدام اختبار تحليـل التباين الخـاص بالمقارنة بين عدة مجموعات مسـتقلة (اختبار ف) لدراسـة الاختلافات فى متوسـط اتجاهات أفراد الدراسة نحو الأسباب الرئيسـة (المحاور) التى يرون أنها تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسـائل النقل العامة الموجودة حالياً فى التنقل داخـل المدينة- باختلاف الخصائص الشخصية والوظيفية التالية التى لها وجهان فقط: (المستوى التعليمى، العمر، الدخل الشـهرى)، وإذا تبين أن هناك اختلافاً بين المتوسطات يقوم الباحث باستخدام اختبار شيفة Scheffe لتحديد موضع الاختلاف، ثم استخدام معامل ارتباط آيتا لتوضيح قوة هذا الاختلاف. وفيما يلى عرض لهذه النتائج وتحليلها وتفسيرها:

الاختلافات فى اتجاهات أفراد الدراسة نحو أهم الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة باختلاف الجنس:

جدول رقم (٤-٢٢)

نتائج (اختبار ت) للفروق بين متوسط درجة الموافقة بين أفراد الدراسة باختلاف الجنس إزاء أهم أسباب عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى المملكة العربية السعودية

المحاور	الجنس	المتوسط	قيمة T المحسوبة	مستوى الدلالة	مصدر الفروق	قوة الاختلاف
أسباب تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً	ذكر	٤,١٣١٣	٤,٠٤٦	**٠,٠٠٠	(١) أكبر من (٢)	٠,١٢
	أنثى	٣,٩٤٩٢				
أسباب اجتماعية	ذكر	٤,٢٥٧٦	٣,٣٥٥	**٠,٠٠١	(١) أكبر من (٢)	٠,١٠
	أنثى	٤,١٠٦٧				
أسباب إدارية	ذكر	٤,١٨١٣	١,٠٣٧	٠,٣٠٠	لا يوجد	لا يوجد
	أنثى	٤,١٤٢١				
أسباب اقتصادية	ذكر	٣,٤٠٢١	٢,٦٧٣ -	**٠,٠٠٨	(٢) أكبر من (١)	٠,١٠
	أنثى	٣,٥٠٧٢				
أسباب تخطيطية وبيئية	ذكر	٤,٠٢٤٢	٠,١٨٠	٠,٨٥٧	لا يوجد	لا يوجد
	أنثى	٤,٠١٧٢				

** يوجد اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١).

يتضح من الجدول (٤-٢٢) ما يلى:

١- ليس هناك اختلاف جوهرى (معنوى) فى الآراء بين أفراد الدراسة باختلاف الجنس نحو الأسباب التى تعزى إلى النواحى الإدارية السائدة فى وزارة النقل بالمملكة، والأسباب التخطيطية والبيئية السائدة فى الوزارات الأخرى، فقد كانت قيم مستوى الدلالة لهذه المحاور أكبر من مستوى المعنوية المحدد مسبقاً (α = ٠,٠١).

٢- هناك اختلاف جوهرى (معنوى) فى الآراء بين أفراد الدراسة باختلاف الجنس نحو الأسباب التى تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً (قيمة مستوى الدلالة لهذا المحور أقل من مستوى المعنوية المحدد مسبقاً α = ٠,٠١)، حيث تبين أن متوسط درجة الموافقة على أهمية هذا السبب بين الذكور أكبر بشكل ذى دلالة إحصائية (مستوى الدلالة ٠,٠٠٠ (أقل من α = ٠,٠١) من متوسط درجة الموافقة بين الإناث. إلا أن هذا الاختلاف ليس بالاختلاف الكبير، وهو ما أوضحه قيمة معامل الارتباط الثنائى (٠,١٢).

٣- هناك اختلاف جوهرى (معنوى) فى الآراء بين أفراد الدراسة باختلاف الجنس نحو الأسباب الاجتماعية (قيمة مستوى الدلالة لهذا المحور أقل من مستوى المعنوية المحدد مسبقاً α=٠,٠١)، فقد تبين أن متوسط درجة الموافقة على أهمية هذا السبب بين الذكور أكبر بشكل ذى دلالة إحصائية من متوسط درجة الموافقة بين الإناث. إلا أن هذا الاختلاف ليس بالاختلاف الكبير، وهو ما أوضحه قيمة معامل الارتباط الثنائى (٠,١٠).

٤- هناك اختلاف جوهرى (معنوى) فى الآراء بين أفراد الدراسة باختلاف الجنس نحو الأسباب الاقتصادية (قيمة مستوى الدلالة لهذا المحور أقل من مستوى المعنوية المحدد مسبقاً α = ٠,٠١)، فقد تبين أن متوسط درجة الموافقة على أهمية هذا السبب بين الإناث أكبر بشكل ذى دلالة إحصائية من متوسط درجة الموافقة بين الذكور. إلا أن هذا الاختلاف ليس بالاختلاف الكبير، وهو ما أوضحه قيمة معامل الارتباط الثنائى (٠,١٠).

الاختلافات فى اتجاهات أفراد الدراسة نحو أهم الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدم وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة باختلاف الجنسية:

جدول رقم (٤-٢٣)

نتائج (اختبار ت) للفروق بين متوسط درجة الموافقة بين أفراد الدراسة باختلاف الجنسية إزاء أهم أسباب عدم استخدم وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى المملكة العربية السعودية

المحاور (الأبعاد)	الجنسية	المتوسط	قيمة T المحسوبة	مستوى الدلالة	مصدر الفروق	قوة الاختلاف
أسباب تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً	سعودى	٤,٠٤٠٠	٠,٥٣٨	٠,٥٩٠	لا يوجد	لا يوجد
	غير سعودى	٣,٩٨١٧				
أسباب اجتماعية	سعودى	٤,١٨١٥	٠,٣٦٦	٠,٧١٥	لا يوجد	لا يوجد
	غير سعودى	٤,١٤١٢				
أسباب إدارية	سعودى	٤,١٧٢٤	٢,٦٧١	**٠,٠٠٨	(١) أكبر من (٢)	٠,١٠
	غير سعودى	٣,٩٣١٠				
أسباب اقتصادية	سعودى	٣,٤٥٣٩	- ٠,٣٦٥	٠,٧١٥	لا يوجد	لا يوجد
	غير سعودى	٣,٤٨٨٣				
أسباب تخطيطية وبيئية	سعودى	٤,٠٢٨٣	١,٣٦٥	٠,١٧٨	لا يوجد	لا يوجد
	غير سعودى	٣,٨٦١٤				

** هناك اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠١).

يتضح من الجدول (٤-٢٣) ما يلى:

أنــه ليس هناك اختــلاف جوهرى (معنوى) فــى الآراء بين أفراد الدراســة باختلاف الجنســية نحو معظــم المحاور، فقد كانت قيم مســتوى الدلالة أكبر من مســتوى المعنوية المحدد مسبقاً (α = ٠,٠١)، عدا المحور الثالث والخاص بالأسباب التى تعزى إلى النواحى الإدارية الســائدة فى وزارة النقل بالمملكة، فقد تبين أن متوسط درجة الموافقة على أهمية هذا السبب بين السعوديين أكبر بشكل ذى دلالة إحصائية (مستوى الدلالة ٠,٠٠٨ أقل من α = ٠,٠١) من متوســط درجة الموافقة بين غير الســعوديين. إلا أن هذا الاختلاف ليس بالاختلاف الكبير، وهو ما أوضحه قيمة معامل الارتباط الثنائى (٠,١٠).

الاختلافات في اتجاهات أفراد الدراسة نحو أهم الأسباب التي تؤدي إلى عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً في التنقل داخل المدينة باختلاف الحالة الاجتماعية:

جدول رقم (٤-٢٤)

نتائج (اختبار ت) للفروق بين متوسط درجة الموافقة بين أفراد الدراسة باختلاف الحالة الاجتماعية إزاء أهم أسباب عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً في المملكة العربية السعودية

المحاور	الحالة الاجتماعية	المتوسط	قيمة T المحسوبة	مستوى الدلالة	مصدر الفروق	قوة الاختلاف
أسباب تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً	متزوج	٤,٠٠٤٤	١,٢٦٧ -	٠,٢٠٦	لا يوجد	لا يوجد
	غير متزوج	٤,٠٦٢٣				
أسباب اجتماعية	متزوج	٤,١٨٢١	٠,٠٩٤	٠,٩٢٥	لا يوجد	لا يوجد
	غير متزوج	٤,١٧٧٨				
أسباب إدارية	متزوج	٤,١٣٣٨	١,٢٦٣ -	٠,٢٠٧	لا يوجد	لا يوجد
	غير متزوج	٤,١٨٢١				
أسباب اقتصادية	متزوج	٣,٤٢٠٤	١,٥٤٤ -	٠,١٢٣	لا يوجد	لا يوجد
	غير متزوج	٣,٤٨١٨				
أسباب تخطيطية وبيئية	متزوج	٤,٠٠٦٤	٠,٦٤٠ -	٠,٥٢٢	لا يوجد	لا يوجد
	غير متزوج	٤,٠٣١٣				

يتضح من الجدول (٤-٢٤) ما يلي:

أنه ليس هناك اختلاف جوهري (معنوي) في الآراء بين أفراد الدراسة باختلاف الحالة الاجتماعية نحو جميع المحاور (الأسباب) التي ربما تؤدي إلى عدم استخدام وسائل النقل العامة في المملكة العربية السعودية حيث كانت قيم مستوى الدلالة أكبر من مستوى المعنوية المحدد مسبقاً (α = ٠,٠١ أو ٠,٠٥).

الاختلافات فى اتجاهات أفراد الدراسة نحو أهم الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة باختلاف الحالة الوظيفية:

جدول رقم (٤-٢٥)

نتائج (اختبار ت) للفروق بين متوسط درجة الموافقة بين أفراد الدراسة باختلاف الحالة الوظيفية إزاء أهم أسباب عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى المملكة العربية السعودية

المحاور	الحالة الوظيفية	المتوسط	قيمة T المحسوبة	مستوى الدلالة	مصدر الفروق	قوة الاختلاف
أسباب تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً	موظف/موظفة	٤،٠٧٣٨	٢،٠٩٠	*٠،٠٣٧	(١) أكبر من (٢)	٠،١٠
	طالب/طالبة	٣،٩٧٦٢				
أسباب اجتماعية	موظف/موظفة	٤،١٧٠٠	- ٠،٥٥٣	٠،٥٨٠	لا يوجد	لا يوجد
	طالب/طالبة	٤،١٩٥٨				
أسباب إدارية	موظف/موظفة	٤،١٨٩٣	١،٩١٥	٠،٠٥٦	لا يوجد	لا يوجد
	طالب/طالبة	٤،١١٤٤				
أسباب اقتصادية	موظف/موظفة	٣،٤٧٢٩	١،١٥٠	٠،٢٥٠	لا يوجد	لا يوجد
	طالب/طالبة	٣،٤٢٦١				
أسباب تخطيطية وبيئية	موظف/موظفة	٤،٠٢١٢	٠،٠٣٧	٠،٩٧٠	لا يوجد	لا يوجد
	طالب/طالبة	٤،٠١٩٧				

* يوجد اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠،٠٥).

يتضح من الجدول (٤-٢٥) ما يلى:

أنه ليس هناك اختلاف جوهرى (معنوى) فى الآراء بين أفراد الدراسة باختلاف الحالة الوظيفية نحو معظم المحاور، فقد كانت قيم مستوى الدلالة أكبر من مستوى المعنوية المحدد مسبقاً (α = ٠,٠٥)، عدا المحور الأول والخاص بالأسباب التى تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً، فقد تبين أن متوسط درجة الموافقة على أهمية هذا السبب بين (الموظفين والموظفات) أكبر بشكل ذى دلالة إحصائية (مستوى الدلالة ٠,٠٣٧ أقل من α = ٠,٠٥) من متوسط درجة الموافقة بين (الطلبة والطالبات). إلا أن هذا الاختلاف ليس بالاختلاف الكبير، وهو ما أوضحه قيمة معامل الارتباط الثنائى (٠,١٠).

الاختلافات فى اتجاهات أفراد الدراسة نحو أهم الأسباب التى تودى إلى عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة باختلاف المستوى التعليمى:

جدول رقم (٤-٢٦)

نتائج (اختبار تحليل التباين) للفروق بين متوسط درجة الموافقة بين أفراد الدراسة باختلاف المستوى التعليمى إزاء أهم أسباب عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى المملكة العربية السعودية

المحاور	المستوى التعليمى	المتوسط	قيمة ف المحسوبة	مستوى الدلالة	مصدر الفروق	قوة الاختلاف
أسباب تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً	أقل من ثانوية	٣,٩٨١٩	١,٣٠٩	٠,٢٧٠	لا يوجد	لا يوجد
	ثانوية	٤,١٠٦١				
	جامعى	٤,٠١٩٣				
	أعلى من جامعى	٣,٩٩٣١				
أسباب اجتماعية	أقل من ثانوية	٤,٠٢٦٠	٢,٦٤١	٠,٠٤٨*	(٢) أكبر من (١)	٠,٠٨٤
	ثانوية	٤,٢٦٢٤				
	جامعى	٤,١٦٨٦				
	أعلى من جامعى	٤,١٣٢٤				

أسباب إدارية	أقل من ثانوية	٤,١٦٣١	١,٠٩٤	٠,٣٥١	لا يوجد	لا يوجد
	ثانوية	٤,١٩٧٢				
	جامعى	٤,١٦٢٤				
	أعلى من جامعى	٤,٠٨٧١				
أسباب اقتصادية	أقل من ثانوية	٣,٥٩٣٨	١,٩٢٠	٠,١٢٤	لا يوجد	لا يوجد
	ثانوية	٣,٤٨٣٠				
	جامعى	٣,٤٣٤٥				
	أعلى من جامعى	٣,٤٠٣١				
أسباب تخطيطية وبيئية	اقل من ثانوية	٤,١٢٦٤	٣,٢٦٦	*٠,٠١٨	(١) أكبر من (٤)	٠,٠٩٦
	ثانوية	٤,٠٧٠٦				
	جامعى	٤,٠١٢٣				
	أعلى من جامعى	٣,٨٩٨٩				

* يوجد اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠٥).

يتضح من الجدول (٤-٢٦) ما يلى:

أنه ليس هناك اختلاف جوهرى (معنوى) فى الآراء بين أفراد الدراسة باختلاف المستوى التعليمى نحو معظم المحاور، فقد كانت قيم مستوى الدلالة أكبر من مستوى المعنوية المحدد مسبقاً (α = ٠,٠٥)، عدا المحاور التالية:

- **الأسباب الاجتماعية:** حيث تبين أن متوسط درجة الموافقة على أهمية هذا السبب للأفراد ذوى المستوى التعليمى "الثانوي" أكبر بشكل ذى دلالة إحصائية (مستوى الدلالة ٠,٠٤٨ أقل من α = ٠,٠٥) من متوسط درجة الموافقة للأفراد ذوى المستوى التعليمى أقل من الثانوى. إلا أن هذا الاختلاف ليس بالاختلاف الكبير، وهو ما أوضحه قيمة معامل ارتباط إيتا (٠,٠٨٤).

- **الأسباب التى تعزى إلى عوامل تخطيطية وبيئية:** حيث تبين أن متوسط درجة الموافقة على أهمية هذا السبب للأفراد ذوى المستوى التعليمى أقل من الثانوى أكبر بشكل ذى دلالة إحصائية (مستوى الدلالة ٠,٠١٨ أقل من α = ٠,٠٥) من متوسط درجة الموافقة للأفراد ذوى المستوى التعليمى الأعلى من الجامعى. إلا أن هذا الاختلاف ليس بالاختلاف الكبير، وهو ما أوضحه قيمة معامل ارتباط إيتا (٠,٠٩٦).

الاختلافات فى اتجاهات أفراد الدراسة نحو أهم الأسباب التى تودى إلى عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة باختلاف العمر:

جدول رقم (٤-٢٧)

نتائج (اختبار تحليل التباين) للفروق بين متوسط درجة الموافقة بين أفراد الدراسة باختلاف الأعمار إزاء أهم أسباب عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى المملكة العربية السعودية

المحاور	الأعمار	المتوسط	قيمة ف المحسوبة	مستوى الدلالة	مصدر الفروق	قوة الاختلاف
أسباب تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً	أقل من ٢٠ سنة	٤,٠٧٠٧	١,٦٧٢	٠,١٥٤	لا يوجد	لا يوجد
	من٢٠ إلى أقل من٢٥	٣,٩٩٢٠				
	من٢٥ إلى أقل من٣٠	٤,٠١٩٠				
	من٣٠ إلى أقل من٣٥	٣,٩٨٦٤				
	أكثر من ٣٥ سنة	٤,١٢٣٧				
أسباب اجتماعية	أقل من ٢٠ سنة	٤,٣١٥٠	٠,٨١٧	٠,٥١٤	لا يوجد	لا يوجد
	من٢٠ إلى أقل من٢٥	٤,٢١٢٢				
	من٢٥ إلى أقل من٣٠	٤,١٩١٢				
	من٣٠ إلى أقل من٣٥	٤,١٤٨٩				
	أكثر من ٣٥ سنة	٤,١٤٠٠				

المحاور	الأعمار	المتوسط	قيمة ف المحسوبة	مستوى الدلالة	مصدر الفروق	قوة الاختلاف
أسباب إدارية	أقل من ٢٠ سنة	٤,٢١٦٥	١,٢٥٧	٠,٢٨٥	لا يوجد	لا يوجد
	من٢٠ إلى أقل من٢٥	٤,١١٧٧				
	من٢٥ إلى أقل من٣٠	٤,١٣٤٢				
	من٣٠ إلى أقل من٣٥	٤,٢٣٢١				
	أكثر من ٣٥ سنة	٤,١٧٣٤				
أسباب اقتصادية	أقل من ٢٠ سنة	٣,٥٢٤٤	٠,٧٠٨	٠,٥٨٦	لا يوجد	لا يوجد
	من٢٠ إلى أقل من٢٥	٣,٤١٠٢				
	من٢٥ إلى أقل من٣٠	٣,٤٦٠٦				
	من٣٠ إلى أقل من٣٥	٣,٤٧٢٦				
	أكثر من ٣٥ سنة	٣,٤٨٢٢				
أسباب تخطيطية وبيئية	أقل من ٢٠ سنة	٤,١٤٥٨	١,٣٠٧	٠,٢٦٥	لا يوجد	لا يوجد
	من٢٠ إلى أقل من٢٥	٤,٠٣٤٤				
	من٢٥ إلى أقل من٣٠	٣,٩٣٧٨				
	من٣٠ إلى أقل من٣٥	٤,٠٤٨٢				
	أكثر من ٣٥ سنة	٤,٠١٩٧				

* يوجد اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠٥).

يتضح من الجدول (٤-٢٧) ما يلى:

ليس هناك اختلاف جوهرى (معنوى) فى الآراء بين أفراد الدراسة باختلاف الأعمار نحو جميع المحاور التى ربما تؤدى إلى عدم استخدام وسائل النقل العامة فى المملكة العربية السعودية، فقد كانت قيم مستوى الدلالة أكبر من مستوى المعنوية المحدد مسبقاً (α = ٠,٠١ أو ٠,٠٥).

الاختلافات فى اتجاهات أفراد الدراسة نحو أهم الأسباب التى تؤدى إلى عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة باختلاف الدخل الشهري:

جدول رقم (٤-٢٨)

نتائج (اختبار تحليل التباين) للفروق بين متوسط درجة الموافقة بين أفراد الدراسة باختلاف الدخل الشهرى إزاء أهم أسباب عدم استخدام وسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى المملكة العربية السعودية

المحاور (الأبعاد)	الدخل الشهري	المتوسط	قيمة ف المحسوبة	مستوى الدلالة	مصدر الفروق	قوة الاختلاف
أسباب تعزى إلى طبيعة وسائل النقل العام الموجودة حالياً	أقل من ١٠٠٠ ريال	٣,٩٦٢٤	٠,٩٥٩	٠,٤٢٩	لا يوجد	لا يوجد
	من ١٠٠٠ إلى أقل من٣٠٠٠	٤,٠٢٩٥				
	من ٣٠٠٠ إلى أقل من٥٠٠٠	٣,٩٩٩٤				
	من ٥٠٠٠ إلى أقل من٧٠٠٠	٤,٠٨١٦				
	أكثر من ٧٠٠٠ ريال	٤,٠٧٥٣				
أسباب اجتماعية	أقل من ١٠٠٠ ريال	٤,١٧٢٨	١,١١٦	٠,٣٤٨	لا يوجد	لا يوجد
	من ١٠٠٠ إلى أقل من٣٠٠٠	٤,٢٥٤٥				
	من ٣٠٠٠ إلى أقل من٥٠٠٠	٤,١٥٦٨				
	من ٥٠٠٠ إلى أقل من٧٠٠٠	٤,٢١٣٠				
	أكثر من ٧٠٠٠ ريال	٤,١٢٦٥				
أسباب إدارية	أقل من ١٠٠٠ ريال	٤,١٣٢٨	١,٥٨٣	٠,١٧٧	لا يوجد	لا يوجد
	من ١٠٠٠ إلى أقل من٣٠٠٠	٤,١٦١٨				
	من ٣٠٠٠ إلى أقل من٥٠٠٠	٤,٠٧٩٥				
	من ٥٠٠٠ إلى أقل من٧٠٠٠	٤,٢٤٢٥				
	أكثر من ٧٠٠٠ ريال	٤,١٦٨٣				

أسباب اقتصادية	أقل من ١٠٠٠ ريال	٣,٤٧١٥	٠,٧٢٢	٠,٥٧٧	لا يوجد	لا يوجد
	من ١٠٠٠ إلى أقل من٣٠٠٠	٣,٤٨٠٨				
	من ٣٠٠٠ إلى أقل من٥٠٠٠	٣,٣٨٧٨				
	من ٥٠٠٠ إلى أقل من٧٠٠٠	٣,٤٩١٨				
	أكثر من ٧٠٠٠ ريال	٣,٤٤٠٩				
أسباب تخطيطية وبيئية	أقل من ١٠٠٠ ريال	٤,٠٣٨٤	٠,٣٧٠	٠,٨٣٠	لا يوجد	لا يوجد
	من ١٠٠٠ إلى أقل من٣٠٠٠	٤,٠٥٦١				
	من ٣٠٠٠ إلى أقل من٥٠٠٠	٤,٠٠٠٤				
	من ٥٠٠٠ إلى أقل من٧٠٠٠	٤,٠٢٢٤				
	أكثر من ٧٠٠٠ ريال	٣,٩٩٦٣				

* يوجد اختلاف دال إحصائياً عند مستوى معنوية (٠,٠٥).

يتضح من الجدول (٤-٢٨) ما يلى:

ليس هناك اختلاف جوهرى (معنوى) فى الآراء بين أفراد الدراسة باختلاف الدخل الشهرى نحو جميع المحاور التى ربما تؤدى إلى عدم استخدام وسائل النقل العامة فى المملكة العربية السعودية، حيث كانت قيم مستوى الدلالة أكبر من مستوى المعنوية المحدد مسبقاً (α = ٠,٠١ أو ٠,٠٥) .

ويلاحظ من النتائج السابقة أنه لا يوجد فروق جوهرية بين آراء (اتجاهات) المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض بشأن أهم المحاور الرئيسية التى ربما تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة، وأن هذا الاتجاه لا تؤثر فيه متغيرات (الحالة الاجتماعية، والعمر، والدخل)، فى حين تؤثر فيه متغيرات (الجنس، الجنسية، الحالة الوظيفية، المستوى التعليمى) ولكن تأثيرها تأثير ضعيف جداً. وهذا يعنى أن هناك اتجاهاً عاماً لدى المستفيدين من خدمات النقل العام بمدينة الرياض بشأن أهم المحاور الرئيسية التى ربما تؤدى إلى عدم استخدامهم لوسائل النقل العامة الموجودة حالياً فى التنقل داخل المدينة.

سابعاً - آراء أفراد الدراسة نحو درجة أهمية بعض العناصر (الاقتراحات) التى من الممكن أن تجعل خدمة النقل العام أكثر جاذبية:

للإجابة عن التساؤل السابع من تساؤلات الدراسة الخاص بـ "ما أهم الاقتراحات (من وجهة نظر المستفيدين) التى من الممكن أن تجعل خدمة النقل العام أكثر جاذبية"، أدرج الباحث السؤال الأخير فى الاستبانة الموجهة إلى المستفيدين الذى كان يحتوى على مجموعة من العناصر أو الاقتراحات (١٣ اقتراحاً)، وقد طلب من المستفيدين ترتيب هذه الاقتراحات بحسب الأهمية التى تجعل من خدمات النقل العام أكثر جاذبية. والآن قام الباحث للإجابة عن هذا التساؤل باستخدام الوسيط فى ضوء استجابات أفراد الدراسة (المستفيدين) وهو المقياس الإحصائى المناسب فى هذه الحالة، وقد كانت النتائج وفق الجدول التالى:

جدول رقم (٤-٢٩)

الوسيط وترتيب الاقتراحات (العناصر) التى تجعل خدمة النقل العام أكثر جاذبية

الاقتراحات (العناصر)	الوسيط *	نصف المدى الربيعى	ترتيب الأهمية* وفقاً لقيمة الوسيط
إيجاد وسيلة نقل عام جيدة للتنقل داخل المدينة.	٣	٣	الأول
إيجاد نظام معلوماتى متطور وتفصيلى عن الخدمة يحدد مسار الحافلات ومناطق الخدمة وجداول وأوقات التشغيل وتحديثها بشكل دورى.	٤	٣	الثانى
إيجاد محلات انتظار للحافلات ملائمة.	٥	٢,٥	الثالث
توسيع مجال الخدمة وتغطيتها لكل أطراف المدينة.	٥	٢,٥	الثالث
الرفع من مستوى وسائل النقل العام والحافلات المستخدمة بشكل عام وتوفير صيانة دورية لها.	٥	٢,٥	الثالث
انتظام مرور حركة وسائل النقل العام والتزامها بالمواعيد وزيادة ساعات خدماتها.	٦	٢,٥	الرابع

رفع مستوى التنسيق بين الجهات المعنية (المرور، أمانة المدينة، شركات النقل العام) لرفع مستوى الخدمة وإعطائها الأولوية.	٦	٣	الخامس
توافر وسائل نقل عام متنوعة فى المدينة.	٦	٤	السادس
وجود وسـائل تشـجيعية لركوب الحافلات مثل (بطاقات مخفضة، بطاقات اشتراك أسبوعية أو شهرية أو سنوية، ... إلخ).	٧	٣	السابع
توافـر مواقـف سـيارات مظللة ومريحـة قريبة من محطات النقل العام تشجع على استخدام النقل العام.	٧	٣	السابع
إعطـاء الأولوية فى حركة المرور لخدمات النقل ومعاملتها معاملة خاصة.	٩	٣	الثامن
وضع قيود على حركة السيارات الخاصة داخل المدينة.	١٠	٣	التاسع
ضبط التوسع العمرانى الكبير فى المدينة.	١١	٤,٥	العاشر

* لاحـظ أن الرقم (١) هنا فى الوسـيط يعنى أن الاقتراح هو الأكثـر أهمية وهكذا إلى الرقم (١٣) ويعنى الأقل أهمية.

يتضح من الجدول السـابق (جدول ٤-٢٩) وبناء على قيمة الوسـيط (وإذا تساوى الوسـيط نلجأ لنصف المدى الربيعى الذى يقيس لنا التشـتت ونختار التشـتت الأقل للأكثر أهمية). وتتفق النتيجة الحالية مع ما أشارت إليه معظم التجارب الدولية التى استعرضها الباحث فى الإطار النظرى وأدبيات الدراسة الحالية.

ثامنـاً - آراء واتجاهـات متخـذى القـرار، ومقدمـى الخدمـة حول خدمـة النقـل العـام داخـل المـدن الكبـرى فـى المملكة العربية السعودية وسبل تطويرها:

نتناول فى هذا الجزء آراء واتجاهات الشـريحة الثانية من أفراد عينة الدراسة حول خدمات النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السـعودية وسـبل تطويرها، وهذه الشريحة تضم طبقتين: الأولى وتمثل متخذى القرار والمسؤولين والمخططين للنقل،

وهم محصورون فى مسـؤولى النقل فى وزارة النقل ومسـؤولى النقل فى وزارة البلديات والشؤون القروية ومسـؤولى الحركة والنقل فى إدارات المرور ومسؤولى النقل فى الهيئة العليـا لتطوير مدينة الرياض ومسـؤولى النقل فى أمانة مدينـة الرياض، وهم قرابة الـ (٢٥) مسـؤولاً. أما الطبقة الثانية فتمثل مقدمى الخدمة وهم محصورون فى المسؤولين فى شركة النقل الجماعى، وعددهم (١٠) من المديرين الرئيسين فى الشركة. وبعد عدة محاولات قام بها الباحث تم إجراء (٢٠) مقابلة منهم (١٣) مقابلة مع المسـؤولين بنسـبة (٥٢٪) من إجمالى المسؤولين، و(٧) مقابلات مع مقدمى الخدمة بنسبة (٧٠٪) من إجمالى مقدمى الخدمة. وقد طرح الباحث عليهم عدداً من الأسـئلة الرئيسية التى تفرعت إلى عدة أسـئلة فرعية عن مختلف القضايا المتعلقة بالنقل العام فى مدينة الرياض، وأعطى أولئك المسـؤولون آراء ذات فائدة وقيمة كبيرة أفادت فى الخروج بنتائج إيجابية لمصلحة البحـث، وفيما يلى أهم الآراء التى أدلى بها المسـؤولون فـى تلك الجهات حول خدمات النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية وسبل تطويرها كما يلى:

١- تجربة المملكة مع خدمات النقل العام داخل المدن:

تبين مـن الجدول رقم (٤-٣٠) أن نصف عينة متخـذى القرار ومقدمى الخدمة (١٠ أفراد بنسبة ٥٠٪) يرون أن تجربة المملكة مع خدمات النقل العام داخل المدن هى تجربة غير ناجحة، فى حين يرى النصف الآخر (الأفراد العشرة الآخرون) أنها لم تعط الفرصة الكافية للنجاح، فى حين لم ير أحد من أفراد الدراسة أنها تجربة ناجحة.

جدول رقم (٤-٣٠)

توزيع عينة متخذى القرار ومقدمى الخدمة حسب آرائهم فى تجربة المملكة مع خدمات النقل العام داخل المدن

تجربة المملكة مع خدمات النقل العام داخل المدن	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
تجربة ناجحة	صفر	صفر٪
تجربة غير ناجحة	١٠	٥٠٪
لم تعط الفرصة الكافية للنجاح	١٠	٥٠٪
المجموع	٢٠	١٠٠٪

٢- تقويم مستوى خدمات النقل العام فى المدن السعودية الكبرى:

يتضح من الجدول رقم (٤- ٣١) أن غالبية عينة متخذى القرار ومقدمى الخدمة (١٥ فرداً بنسبة٧٥٪) يرون أن مستوى خدمات النقل العام فى المدن السعودية الكبرى هو مستوى سيئ فى حين يرى خمسة أفراد فقط بنسبة (٢٥٪) أنه مستوى مقبول فى ظل المعطيات الراهنة المتعلقة بعدم تخطيط المدن بصورة مقبولة لتيسير خدمات النقل العام، وفى ظل المنافسة غير المنظمة مع الكوسترات، وغياب الدعم الحكومى للنقل العام (مع العلم أن شركات النقل العام فى معظم أنحاء العالم مدعومة من الحكومات أو البلديات)، وغياب التنظيم لخدمات النقل العام.

كما لا يوجد أحد من متخذى القرار ومقدمى الخدمة يرى أن المستوى هو مستوى جيد.

واتضح أيضاً أن المسؤولين فى شركة النقل الجماعى علّلوا لسوء خدمات النقل العام بغياب الدعم للشركة وأن السبب الرئيسى لتدنى الخدمة فى المدن هو الخسارة المستمرة للشركة، وتُراوح الخسارة ما بين ٢٥٠-٣٠٠ ألف ريال شهرياً، فى حين يرى المسؤولون فى وزارة النقل أن سوء الخدمات يعود لإخلال شركة النقل الجماعى بعقد الالتزام بتوفير خدمات على مستوى جيد عل الأقل لجذب الركاب وتوفير سبل الراحة المعقولة بالحافلات.

جدول رقم (٤-٣١)

توزيع عينة متخذى القرار ومقدمى الخدمة حسب تقويمهم لتجربة المملكة مع خدمات النقل العام داخل المدن

مستوى التقويم	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
جيدة	صفر	صفر٪
مقبولة	٥	٪٢٥
سيئة	١٥	٪٧٥
المجموع	٢٠	٪١٠٠

٣- مدى الرضا عن وسائل النقل العام المتوافرة داخل المدينة الآن:

يتضح من الجدول رقم (٤-٣٢) أن الغالبية العظمى من عينة متخذى القرار ومقدمى الخدمة (١٩ فرداً بنسبة ٩٥٪) غير راضين عن وسائل النقل العام المتوافر داخل المدينة فى الوقت الحاضر، فى حين كانت هناك نسبة ضئيلة جداً منهم (فرد واحد بنسبة ٥ ٪) راض عن وسائل النقل العام المتوافرة داخل المدينة فى الوقت الحاضر.

جدول رقم (٤-٣٢)

توزيع عينة متخذى القرار ومقدمى الخدمة حسب مدى الرضا عن وسائل النقل العام المتوافرة داخل المدينة الآن

هل أنت راض عن وسائل النقل العام	عدد أفراد العينة (التكرارات)	النسبة المئوية ٪
نعم	١	٪٥
لا	١٩	٪٩٥
المجموع	٢٠	٪١٠٠

٤- المعوقات الاجتماعية التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام:

تبين من النتائج الخاصة بآراء واتجاهات عينة متخذى القرار ومقدمى الخدمة أن أهم المعوقات الاجتماعية التى لها تأثير سـلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة هى على الترتيب:

١- جاء المعوق الخاص بـ "المظهر العام لوسـيلة النقـل العام داخل المدينة غير مرض" فى الترتيب الأول، فقد وافق (١٩ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سـلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٢- جاء المعوق الخاص بـ "عدم وجود وسـيلة نقـل عام جيدة للتنقل داخل المدينة" فى الترتيـب الثانى، فقـد وافق (١٨ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسـة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سـلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٣- جـاءت العبارة الخاصة بـ "عدم وجود مكان مخصص للأسـرة داخل الحافلة" فى الترتيـب الثالـث، فقد وافق (١٥ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراســة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سـلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٤- جاءت العبارة الخاصة بـ "انطباع الناس عن نوعية المستخدمين لوسائل النقل العام" فى الترتيب الرابع، فقد وافق (١٥ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سـلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٥- جـاءت العبـارة الخاصة بـ "تدنى مسـتوى تأهيل قائدى الحافـلات" فى الترتيب الخامـس، فقـد وافق (١٣ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراســة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سـلبى فى اسـتخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

ويتضح مما سـبق أن غالبية المبحوثين يرون (بالموافقة بشدة أو الموافقة) أن جميع العوامل الاجتماعية المذكورة تؤثر سلباً فى استخدام وسائل النقل العام، وهذا يقتضى إعـادة النظر فى وسـائل النقـل العام من حيـث المظهر ومراعاة العـادات والتقاليد والنظرة الاجتماعية للمجتمع لمستخدمى وسائل النقل، وربما يكون فى تحسين المظهر وتخصيص أماكن للعائلات حافزاً للمجتمع لتغيير نظرته مع مرور الزمن لمسـتخدمى وسائل النقل العام.

٥- المعوقات الاقتصادية التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام:

تبين من النتائج الخاصة بآراء واتجاهات عينة متخذى القرار ومقدمى الخدمة أن أهم المعوقات الاقتصادية التى لها تأثير سـلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة هى على الترتيب:

١- جاءت العبارة الخاصة بــ "عدم توافر الموارد المالية لإيجاد نظام معلوماتى متطور وتفصيلـى عن خدمة النقـل العام" فى الترتيب الأول، فقد وافق (١٨ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٢- جاءت العبارة الخاصة بـ "عدم توافر الموارد المالية الكافية لتوسيع مجال الخدمة وتغطيتها لكل أطراف المدينة" فى الترتيب الثانى، فقد وافق (١٨ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) أيضاً على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٣- جاءت العبارة الخاصة بـ "عدم توافر الموارد المالية الكافية لرفع مستوى الخدمة وتوفير صيانة دورية لها " فى الترتيب الثالث، فقد وافق (١٨ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) أيضاً على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٤- جاءت العبارة الخاصة بـ "قدرة الغالبية العظمى من المجتمع على اقتناء السيارة" فى الترتيب الرابع، فقد وافق (١٨ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) أيضاً على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٥- جاءت العبارة الخاصة بـ "توافر الوقود بأسعار معقولة" فى الترتيب الخامس، فقد وافق (١٣ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٦- جاءت العبارة الخاصة بـ "ارتفاع رسوم الخدمة" فى الترتيب السادس، فقد وافق (فردان فقط من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

ويتضح مما سبق أن إجابة المسؤولين قد راوحت بين الموافقة والموافقة بشدة على الأثر السلبى لجميع المعوقات الاقتصادية المذكورة فى السؤال فى استخدام وسائل النقل العام، وهذا يقتضى إعادة النظر فى عمليات التمويل وتوفير الموارد المالية اللازمة لتوسيع الخدمات وتطويرها، وكذلك إيجاد الوسيلة المناسبة للحد من استخدام السيارات الخاصة داخل المدن عبر التشريعات التى تمنع استخدامها فى أوقات الذروة أو الدخول إلى وسط المدينة، أو استحداث مواقف بالأجرة للسيارات على جانبى الطرق وفى المرافق العامة.

٦- المعوقات الإدارية التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام:

تبـين من النتائج الخاصة بـآراء واتجاهات عينة متخذى القرار ومقدمى الخدمة أن أهم المعوقات الإدارية التى لها تأثير سـلبى فى اسـتخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة هى على الترتيب:

١- جـاءت العبارة الخاصة بـ "عدم تغطية الحافلات لكل أطراف المدينة" فى الترتيب الأول، فقد وافق (٢٠ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٢- جـاءت العبارة الخاصة بـ "عدم وجود قيود تنظيمية على حركة السـيارات داخل المدينة" فى الترتيب الثانى، فقد وافق (١٩ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٣- جاءت العبارة الخاصة بـ "قلة التنسيق بين الجهات المعنية بالنقل العام" فى الترتيب الثالث، فقد وافق (١٧ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٤- جـاءت العبارة الخاصة بـ "تردى الحافلات المسـتخدمة وعدم توافر صيانة دورية لهـا" فى الترتيب الرابع، فقد وافق (١٧ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسـة) أيضاً على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سـلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٥- جاءت العبارة الخاصة بـ "وجود قوانين وتشـريعات لتنظيم خدمة النقل العام غير فاعلة" فـى الترتيب الخامس، فقد وافق (١٦ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسـة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سـلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٦- جاءت العبارة الخاصة بـ "عدم توافر وسـائل نقل متنوعة فى المدينة" فى الترتيب السـادس، فقد وافـق (١٦ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسـة) أيضاً على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سـلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

ويتضح مما سبق أن إجابة المسؤولين عن تلك الأسئلة متفاوتة؛ إذ يرى معظمهم الموافقة بدرجة موافق على أن كل العوامل الإدارية تؤثر تأثيراً سلبياً فى استخدام وسائل النقل العام، فى حين يرى قرابة الربع أنها لا تؤثر حيث أجابوا بعدم الموافقة.

٧- المعوقات التخطيطية التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام:

تبين من النتائج الخاصة بآراء واتجاهات عينة متخذى القرار ومقدمى الخدمة أن أهم المعوقات التخطيطية التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة هى على الترتيب:

١- جاءت العبارة الخاصة بـ "عدم منح الأولوية فى الحركة لوسائل النقل العام" فى الترتيب الأول، فقد وافق (٢٠ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٢- جاءت العبارة الخاصة بـ "عدم وجود محلات انتظار ملائمة للركاب" فى الترتيب الثانى، فقد وافق (٢٠ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) أيضاً على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٣- جاءت العبارة الخاصة بـ "بعد محطات انتظار الحافلات عن المناطق السكنية" فى الترتيب الثالث، فقد وافق (٢٠ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) أيضاً على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٤- جاءت العبارة الخاصة بـ "طبيعة التخطيط العام للمدينة واتساع رقعة المدينة" فى الترتيب الرابع، فقد وافق (١٩ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

ويتضح مما سبق أن معظم المسؤولين المبحوثين أبدوا عدم موافقتهم بدرجة غير موافق على أن العوامل التخطيطية تؤثر سلباً فى استخدام وسائل النقل العام، فى حين أبدى نحو ثلثهم موافقتهم بدرجة موافق على أن تلك العوامل تؤثر سلباً فى استخدام وسائل النقل.

٨- المعوقات البيئية التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام:

تبين من النتائج الخاصة بآراء واتجاهات عينة متخذى القرار ومقدمى الخدمة أن أهم المعوقات التخطيطية التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة هى على الترتيب:

١- جاءت العبارة الخاصة بـ "عدم توافر تكييف مناسب فى الحافلات" فى الترتيب الأول، فقد وافق (١٩ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

٢- جاءت العبارة الخاصة بـ "طبيعة المناخ السائد وحرارة الجو" فى الترتيب الثانى، فقد وافق (١٦ فرداً من ٢٠ وهم أفراد الدراسة) على أن هذا المعوق هو من أهم المعوقات التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام للتنقل داخل المدينة.

يتضح مما سبق أن أكثرية المسؤولين المبحوثين أجابوا بالموافقة إما بدرجة موافق أو موافق جداً على أن العوامل البيئية لها تأثير سلبى فى استخدام وسائل النقل العام داخل المدن السعودية.

الخلاصة: من الممكن ترتيب المعوقات الرئيسية (من وجهة نظر متخذى القرار، ومقدمى الخدمة) التى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام، بناء على متوسط درجة الأهمية كما يلى:

١- الأسباب التخطيطية.

٢- الأسباب الإدارية.

٣- الأسباب البيئية.

٤- الأسباب الاجتماعية.

٥- الأسباب الاقتصادية.

ويرى الباحث أن أخذ الأسباب التخطيطية والإدراية أهمية أكبر من الأسباب الأخرى من وجهة نظر متخذى القرار ومقدمى الخدمة - مطابق لتوقعاته؛ لما للجوانب التخطيطية والإدارية من أهمية كبيرة لدى هذه الشريحة التى ترى أن التخطيط الشامل والتنسيق والتنظيم من الأمور الأساسية والمهمة للنهوض بهذا القطاع والرفع من مستوى هذه الخدمة.

٩- معوقات أخرى لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام:

أبدى المسؤولون، من وجهة نظرهم، أهم المعوقات الأخرى كما يلى:

١- التقصيـــر الإعلامى فـــى تعريف المجتمع بأهمية وفوائد النقـــل، والانتقادات غير الهادفة لأدائه من قبل وسائل الإعلام.

٢- العادات والتقاليد السائدة فى المجتمع.

٣- عدم تخصيص مسارات لوسائل النقل العام وتخصيص مواقع تجمع الركاب.

٤- قصـــور دور التوعية فى المناهج الدراســـية بأهمية وفوائد النقل المدرســـى، وذلك لغـــرس المفاهيم الصحيحة لدى النشء، ومن ثم يمكن التخلص من النظرة الرديئة لمستخدمى وسائل النقل العام.

٥- عدم الوضع فى الحسبان الخطط الإستراتيجية لاستخدام وسائل النقل العام عند تخطيط المدن السعودية.

٦- محدودية دعم الدولة للنقل العام لكى ينجح فى تقديم خدمة مميزة للجمهور.

٧- عدم وجود المختصين فى هذا المجال للقيام بالدراســـات الاستشـــارية التى تساعد على تطوير النقل العام فى المجالات كافة.

٨- عدم ربط محطات النقل العام الداخلية مع بعض المدن.

٩- المنافسة غير العادلة التى تواجها شركة النقل الجماعى من وسائل النقل العام الأخرى.

١٠- عدم اهتمام شركة النقل الجماعى بتطوير خدماتها لإقناع الناس باستخدام حافلتها.

١١- عدم توافر وسائل نقل عام جيدة وموثوقة للاعتماد عليها فى التنقل.

١٢- عـــدم توافـــر القناعـــات الكافية لديهم بالدعـــم الموجه العام لا ســـيما الجوانب المالية.

١٠- لـــو توافـــرت وســـائل نقل عام أخرى فـــى المدينة، هل تعتقد انها ســـوف تساعد على زيادة استخدام وسائل النقل العام فى المدينة؟

أجاب جميع متخذى القرار ومقدمى الخدمة (٢٠ فرداً من الـ ٢٠ أفراد الدراسة) بالموافقة إما بدرجة موافق بشـــدة أو بدرجة موافق على أن توافر وســـائل أخرى للنقل العام ســـوف يساعد على زيادة استخدام وســـائل النقل العام فى المدينة، أى إن هناك

دعوة لفتح المنافسة فى هذا القطاع. كما أجاب المسؤولون بأن الوسيلة المفضلة للتنقل داخل المدينة هى على الترتيب:

١- الحافلات.

٢- القطارات الثقيلة والخفيفة.

٣- قطارات الأنفاق.

كما اتفق جميع متخذى القرار ومقدمى الخدمة على أن المواطن سيفضل استخدام وسائل النقل العام لو توافرت فى الوصول إلى: العمل أو المدرسة أو الجامعة، ويرى بعضهم أنه ربما يقوم البعض باستخدامها فى التسوق والزيارات العائلية. ولم ير أحد استخدامها فى الترفية أو الأغراض الأخرى.

١١- الخطط المستقبلية التى تنوى الأجهزة المعنية بالنقل العام إعدادها لتطوير وتحسن خدمات النقل العام.

فيما يلى أهم الخطط والآراء والاقتراحات التى أبداها المسؤولون:

١- تشغيل خطوط تجريبية لتقديم خدمة النقل ودراسة فاعليتها بالتعاون مع معهد خادم الحرمين للنقل.

٢- التعاون مع الجهات المختلفة ذات العلاقة فى التخطيط العمرانى ليساعد فى نجاح تجربة النقل العام.

٣- المنافسة الحادة بين شركة النقل الجماعى وحافلات وسائل النقل الأخرى تؤدى إلى عدم التنظيم، لابد من فرض قيود لضبط الممارسة.

٤- تشغيل خطوط جديدة، تحديث أسطول النقل ومده بحافلات جديدة لتخدم الأحياء الجديدة، على الأقل ثمانية خطوط.

٥- شراء (١٤٠) حافلة جديدة لتجديد الأسطول وتحديثه.

٦- تقديم خدمة معتمدة والالتزام باستمراريتها.

٧- المطالبة فى استمرار شركة النقل الجماعى فى تقديم الخدمة فى النقل الداخلى وتقديم دعم لها لمواصلة جهودها لأنها لبنة من لبنات الاقتصاد.

٨- تقليل زمن التقاطر للحافلات؛ إذ إن الزمن فى الخطوط العاملة الآن يُراوح بين (٢٢- ٢٥) دقيقة.

٩- زيـادة خدمة النقل الجماعى فى مكة المكرمة والدخول بقوة فى خدمات الحجاج، والنقل الموسمى فى رمضان، ومواسم الإجازات.

١٠- وضع خطة لتطوير نظام نقل عام آمن ومستمر.

١١- التنويع فى وسائل النقل العام مثل إنشاء خطوط حديد خطية للقطارات.

١٢- اسـتحداث نظام بطاقات مسـبقة الدفع لتوفير الجهد وتشجيع المواطن والمقيم لاستخدام حافلات النقل الجماعى.

١٣- شـركة النقل الجماعى تبحث عن الربح، واقتصـار عملها على خطوط محدودة كما هو الحال الآن يدفع بها للخسارة، لذا لابد من فتح الخدمة لتعمل على جميع الخطوط.

١٤- تحديث التشـريعات والتنظيمات الخاصة بتطوير النقل الداخلى للركاب، وزيادة التنسيق مع الجهات ذات العلاقة لإعطاء النقل الداخلى الأولوية فى الحركة.

١٥- توفير الاعتمادات المالية اللازمة لتقديم الخدمة فى المدن الرئيسية.

١٦- التنسـيق مع البلديـات لتخصيص مواقـف لليموزين للحد مـن حركتها وزيادة الأجرة.

١٧- الإشراف الكامل على النقل العام من قبل وزارة النقل.

١٨- إشـراك البلديات والهيئات مثل أمانـة جدة والهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض (الآن بدأت تتحرك) فى عملية تخطيط وإدارة النقل العام.

١٩- الطلـب من وزارة الداخلية السـماح بسـير قطارات أنفاق فى المدن السـعودية الكبرى.

٢٠- إنشـاء اللجنة الوزارية لتحسين أداء وسائل النقل العام فى مكة المكرمة والمشاعر المقدسة مكونة من وزير البلدية، وزير النقل، الأمن العام، وزارة الحج.

٢١- التوصيات بإعداد دراسة شاسعة تتعرض للمقومات والصعوبات التى تواجه النقل العام.

٢٢- خطة إستراتيجية لتطوير وسائل النقل العام لنقل الركاب والبضائع.

٢٣- تخصيص الأجرة بـ (ريال واحد فقط) للرحلة، وجربت هذه فى مكة، وكان الدخل مقبولاً، وأدى إلى عدم دخول منافسين.

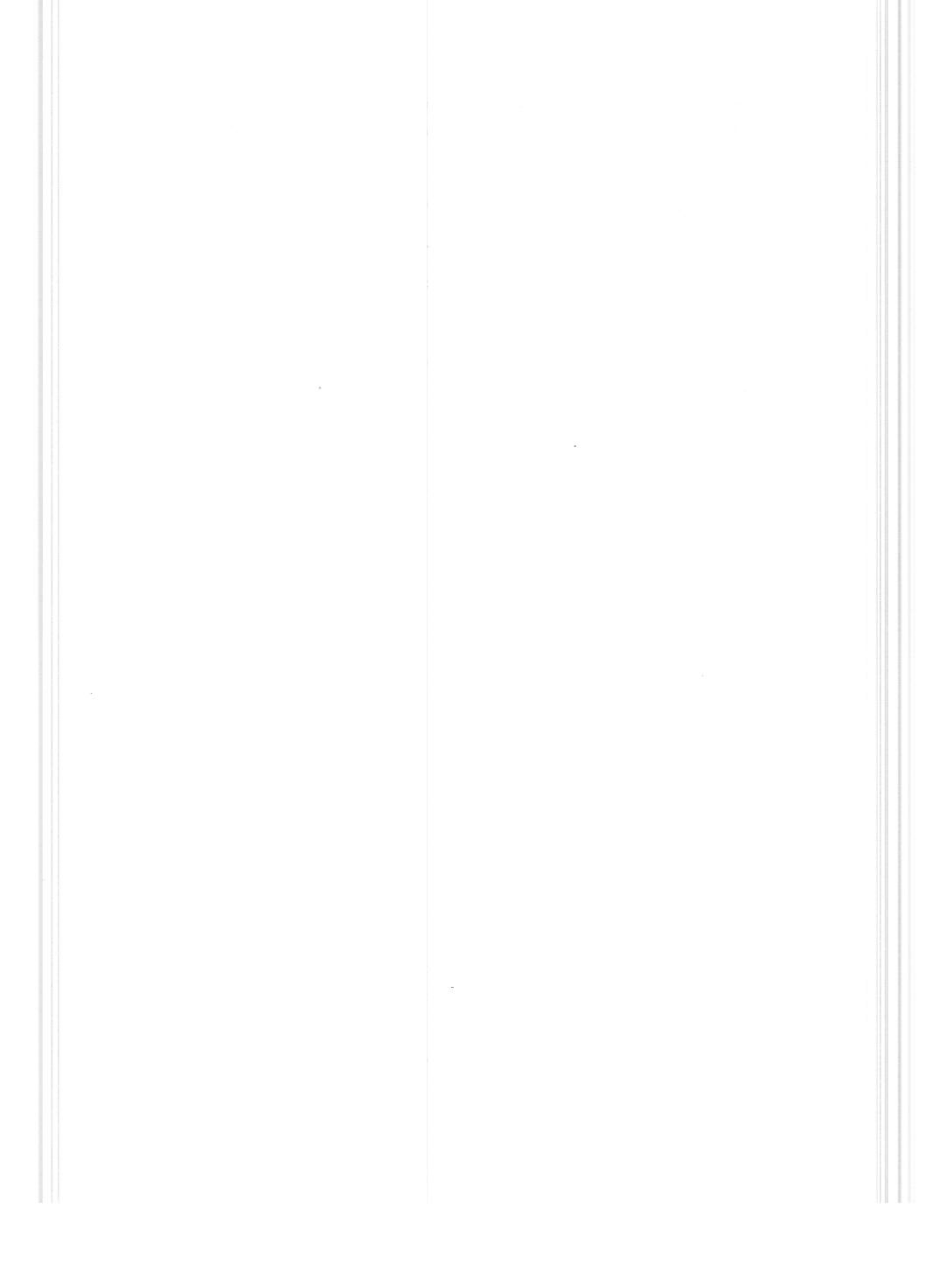
٢٤- التوجه نحو تحرير قطاع النقل العام وفتحه أمام القطاع الخاص للمشـــاركة فيه وفق تنظيمات وترتيبات معينة.

٢٥- التوجه لتطوير الخدمة عبر إنشاء خطوط مثالية وتجربتها فى مدينة جدة.

٢٦- إجراء دارسات شاملة لتطوير النقل العام.

٢٧- إشـــراك القطاعات المختلفة فى عملية تيســـير الدراســـات للوصـــول إلى نتائج جيدة.

٢٨- تطوير الجهاز الداخلى بوزارة النقل من خلال عقد الدورات التدريبية، والمؤتمرات، والندوات والإعداد لمشـــاركة عدد من المستشـــارين لدراســـة النقل العام وتطوير خدماته.



الفصل الخامس
المقترحات والتوصيات

نأمل أن تكون هذه الدراسة قد وفقت فى تحقيق أهدافها التى تتمثل أهميتها فى إعطاء صورة واضحة عن واقع النقل العام بالمملكة العربية السعودية من حيث التعرف على أهم معوقات ومشكلات النقل العام، وأسباب عدم إقبال المجتمع السعودى، لا سيما مجتمع الموظفين والموظفات الحكوميين، على خدمات النقل العام للتنقل داخل المدن والاعتماد على وسائل النقل الخاصة. وقد توصلت هذه الدراسة إلى العديد من النتائج والتوصيات التى اتضحت من خلال تحليل وتفسير البيانات، التى تم الحصول عليها من عينة الدراسة، وفى هذا الفصل سيتم عرض مجموعة من التوصيات التى يوصى بها الباحث، ويرى أنها قد تسهم فى حل مشكلة النقل العام فى المملكة العربية السعودية، ويؤدى إلى تحسين خدمات النقل العام. ومن أهم تلك التوصيات:

بعد الاطلاع على أهم النتائج التى توصلت إليها هذه الدراسة فإننا نستخلص عدداً من التوصيات التى نرى أنها قد تسهم فى حل مشكلة النقل العام فى المملكة العربية السعودية، ويؤدى إلى تحسين خدمات النقل العام، ومن أهم تلك التوصيات:

١- الاستفادة من التجارب العالمية فى هذا القطاع.

٢- أهمية التركيز على قطاع النقل العام وزيادة التمويل له وزيادة مشاركة القطاع الخاص فيه، حيث إن التجارب الدولية أوضحت عدم قدرة القطاع العام بمفرده على تلبية احتياجات هذا القطاع.

٣- أهمية وضع معايير جودة لتطوير مستويات الأداء ورفع مستوى خدمة النقل العام خاصةً فيما يتعلق (بالدقة فى المواعيد، وتوافر وسائل الراحة، والنظافة، والصيانة الدورية... إلخ).

٤- الحاجة إلى تطوير الهياكل التنظيمية والإدارية المنظمة لهذا القطاع وزيادة وتطوير القوى البشرية العاملة فى هذا القطاع.

٥- أهمية بناء قاعدة للمعلومات والبيانات الخاصة بهذا القطاع، لكى تكون داعماً للباحثين والمتخصصين، ومتخذى القرار.

٦- الحاجة إلى إحداث وحدات إدارية منفصلة فى كل الجهات ذات العلاقة للتنسيق والتنظيم فى تقديم هذه الخدمة.

٧- تطوير وتفعيل وتطبيق الأنظمة والتشريعات الخاصة بوسائل النقل العام.

٨- يجب أن تكون كل الجهات المسؤولة عن النقل العام تحت مظلة واحدة وتتبع خطة واحدة، مع تحديد مستويات مسؤوليتها ودور كل منها. كتشكيل هيئة للنقل العام داخل المدن الكبرى كمدينة الرياض، ليصبح من مسؤوليتها تطوير وتحسين ورفع الأداء ووضع الأنظمة والتشريعات المنظمة لتشغيل النقل العام.

٩- إعادة النظر فى عقد الالتزام الممنوح للشركة السعودية للنقل الجماعى، والحد من احتكارها لهذه الخدمة والسماح لشركات متعددة للعمل فى مجال النقل العام داخل المدن ويتم التنسيق فيما بينها.

١٠- تبادل الخبرات والتعاون مع جميع الجهات ذات العلاقة بالنقل العام.

١١- تذليل المعوقات التى تواجه التشغيل، وذلك من خلال تفعيل دور البلديات ومشاركتها فى تحسين أوضاع المحطات ومحلات انتظار الحافلات، ووضع اللوحات الإرشادية، وتحديد مسارات لحافلات النقل العام داخل المدينة، وتمكين الحافلات من السير بمرونة وإعطائها الأولوية فى الحركة.

١٢- التنسيق مع الجهات ذات العلاقة لتخصيص مواقف خاصة لسيارات الليموزين للحد من حركتها وتنظيم عملها.

١٣- إعداد برامج توعية فى أجهزة الإعلام المتنوعة بهدف تعريف المواطنين بأهمية وفوائد النقل العام الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والصحية.

١٤- توفير خدمات النقل العام لكل أجزاء وأطرف المدينة وتخصيص أماكن للعوائل فى حافلات النقل العام.

١٥- أهمية توافر القناعة العامة وتبنى النقل العام بديلاً حقيقياً لوسائل النقل داخل المدن لدى المسؤولين والمعنيين عن النقل وتطوير وتحسين خدماته وتوفير الدعم اللازم لذلك وخاصة الدعم المالى المطلوب.

١٦- تنويع وسائل النقل العام داخل المدن بإدخال القطارات الخفيفة والحافلات بكل أنواعها.

١٧- تحقيق مبدأ التكامل فى تقديم خدمات النقل العام بين وسائل النقل المختلفة فى المدينة.

١٨- التنسيق بين القطاعين العام والخاص فى إعداد الدراسات والبحوث حول سبل وأساليب الشراكة فى تقديم خدمات النقل العام النقل العام.

١٩- وضع الأنظمة والتشـريعات التى تحد من اسـتخدام السـيارات الخاصة داخل المدن، مثل وضع رسـوم على اسـتخدام المواقف لا سـيما فى الأماكن المزدحمة ومراكز المدينة، وذلك لتشجيع الناس على استخدام وسائل النقل العام.

٢٠- دراسـة شـاملة لتجربة الشـركة السـعودية للنقل الجماعى لمعرفة أسباب عدم نجاحها فى تقديم خدمات النقل العام فى داخل المدن.

٢١- تنظيم عمل الحافلات الأهلية للنقل داخل المدن لكى تصبح مساندة لوسائل النقل الأخرى، وليست منافسة لها والرفع من مستوى الخدمة التى يقدمونها.

٢٢- دراسة موضوع رسوم الخدمة على النقل بالحافلات وتحديدها بشكل علمى دقيق لكى تصبح مقبول لمقدمى الخدمة والمسـتفيدين وفى حالة عدم تغطيتها تكاليف التشغيل، تقوم الدولة بتقديم دعم يعوضها الخسارة؛ لأن النقل العام مدعوم فى معظم المدن فى دول العالم.

٢٣- تزويـد محطات النقـل العام ومحـلات الانتظار بالخرائط والجداول لإرشـاد المواطنين بخطوط سير حافلات النقل العام ومواعيدها، وجعلها مناسبة وجذابة وتشييد مظلات للحماية من الشمس فى فترات حر النهار.

٢٤- الرفع من مستوى وسائل النقل العام لكى تظهر بالمظهر الجذاب ويجب أن يشمل المظهر العام للحافلة ومحطات الانتظار والسائق ..... وغيرها.

٢٥- الإسـراع فى إنجاز الدراسات المتعلقة بإسـتراتيجيات النقل العام للوقوف على توصياتها وتبنيها بأسرع وقت ممكن.

ويرى الباحث أن الجهات المعنية بتنفيذ تلك التوصيات المقترحة هى بشكل أساسى وزارة النقل، والإدارة العامة للمرور، والهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، وأمانة منطقة الرياض، والشركة السـعودية للنقل الجماعى، بجانب جهات ذات علاقة غير مباشرة مثل الهيئة العامة للاسـتثمار، وصندوق الاسـتثمارات العامة ... وغيرها من الجهات ذات العلاقة الثانوية.

كما يرى الباحث أن الآليات المفترض استخدامها لتنفيذ تلك التوصية هى التنسيق بين الجهات الرئيسـية من خـلال إما هيئة خاصة بالنقل العـام أو من خلال إدارات مختصة فى تلك الجهات للتأكد من تنفيذ تلك التوصيات.

المراجع

أولاً- المراجع العربية:

١- أبو شعر، عبد الرزاق أمين (١٩٩٧م). "**العينات وتطبيقاتها فى البحوث الاجتماعية**"، الرياض، معهد الإدارة العامة.

٢- الأحمد، عبدالله أحمد وعبدالرحمن هارون (١٤١٩هـ): "**النقل المدرسى بالحافلات الوجه الآخر للنقل العام**". ورقة مقدمة فى ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٢٥-١٤١٩/٧/٢٦هـ، الموافق ١٤-١٩٩٨/١١/١٥م.

٣- الأحمدى، حسن مساعد، وسعد المبيض، ومحمد الصغير (١٤١٩هـ): **تطوير نموذج للنقل بين المدن بالحافلات بالمملكة، المتطلبات والمسئوليات**، ورقة عمل مقدمة فى ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٢٥-١٤١٩/٧/٢٦هـ، الموافق ١٤-١٩٩٨/١١/١٥م.

٤- أورفيه، جان شارل. (١٤٢١هـ). **المشروع التجريبى للنقل بالحافلات فى باريس**. ورقة عمل مقدمة فى ورشة عمل نحو تطوير نظام نقل عام آمن وفاعل فى مدينة الرياض - التحديات والفرص المتاحة. الرياض.

٥- بوت مارتن، (١٤٢١هـ) "**نظرة متعمقة حول أنظمة ووسائط النقل العام**" ورقة عمل مقدمة فى ورشة عمل نحو تطوير نظام نقل عام آمن وفاعل فى مدينة الرياض - التحديات والفرص المتاحة. الرياض.

٦- تشورزوسكى، (١٤٢١هـ) "**موجهات تمويل وتشغيل وإدارة أنظمة النقل العام، دراسة لتجارب من مجموعة الدول الأوربية**" ورقة عمل مقدمة فى ورشة عمل نحو تطوير نظام نقل عام آمن وفاعل فى مدينة الرياض - التحديات والفرص المتاحة. الرياض.

٧- التقرير السنوى للشركة السعودية للنقل الجماعى (٢٠٠٤م) الشركة السعودية للنقل الجماعى، الرياض.

٨- الجمعة سعد على، وفؤاد داغستانى، ومحمد عثمان (١٤١٩هـ). "**واقع النقل الجماعى داخل مدن المملكة تجربة الشركة فى مكة المكرمة**". ورقة عمل مقدمة فى ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٢٥-١٤١٩/٧/٢٦هـ، الموافق ١٤-١٩٩٨/١١/١٥م.

٩- الخريجى، محمد عبدالرحمن (١٤٢٧هـ) رؤية الإدارة العامة للمرور فى إدارة وتنظيم خدمة النقل العام داخل المدن، ورقة عمل مقدمة لندوة النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٣٠/ ١٤٢٧/١٠هـ، الموافق ٢٠٠٦/١١/٢١م.

١٠- حسن، امتثال وآخرون. (٢٠٠٢م). **مبادئ الإحصاء الوصفى**، مطابع الدار الجامعية، الإسكندرية. مصر.

١١- زعـزوع، ليلى صالح محمـد (١٤١٩هـ). **"نقل النسـاء بالحافلات الخاصة فى جـدة"**. ورقة مقدمـة فى ندوة النقـل العام بالحافلات وخدمة المجتمع المنعقدة فـى الرياض فى الفترة من ٢٥-٢٦/٧/١٤١٩هـ، الموافق ١٤-١٥/١١/١٩٩٨م.

١٢- الزامل، عبدالله عبدالعزيز (١٤١٩هـ). **"النقل المدرسى فى الرئاسـة العامة لتعليم البنات بين الواقـع وبرامـج التطويـر"**. ورقة عمل مقدمة فى ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٢٥-٢٦/٧/١٤١٩هـ، الموافق ١٤-١٥/١١/١٩٩٨م.

١٣- السـعيد، ناصر حمـد ومحمد مصطفى (١٤١٩هـ): **"نقل المعلمات خـارج المدن – تجربة منطقة الرياض"**. ورقة مقدمة فى ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٢٥-٢٦/٧/١٤١٩هـ، الموافق ١٤-١٥/١١/١٩٩٨م.

١٤- السـعيد، ناصر بن حمد بن عبد الرحمن (١٤٢١هـ). **نظرة عامة لنظام النقل العام فى مدينة الرياض**. ورقة عمل مقدمة فى ورشة عمل تطوير نظام النقل العام بمدينة الرياض. التقرير الفنى. الرياض.

١٥- سـعد، محمد (٢٠٠٣م). **غياب النقل العام فى المملكة الأسـباب والحلول**، النقل والمواصلات، العدد الحادى والستون، أكتوبر ٢٠٠٣م.

١٦- السلوم، ناصر بن محمد (١٩٩٩م). **النقل والمواصلات والاتصالات**. الرياض: معهد الإدارة العامة.

١٧- سـميس لى، (١٤٢١هـ) **"المتطلبات المؤسسية والإدارية لتطوير وتشغيل أنظمة النقل العام"** ورقة عمل مقدمة فى ورشة عمل نحو تطوير نظام نقل عام آمن وفاعل فى مدينة الرياض – التحديات والفرص المتاحة. الرياض.

١٨- السنهورى، إبراهيم محمود وعبدالرحمن الشعلان (١٤١٩ هـ). **"بعض خصائص رحلات النقل المدرسـى بمدينـة الرياض"** ورقة عمل مقدمة فـى ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٢٥-٢٦/٧/١٤١٩هـ، الموافق ١٤-١٥/١١/١٩٩٨م.

١٩- الشـربينى، زكريـا (١٩٩٥م). **الإحصـاء وتصميـم التجـارب فى البحـوث النفسـية والتربوية والاجتماعية**. مكتبة الأنجلو المصرية. القاهرة. مصر.

٢٠- شوزيم، روسيل (١٤٢١هـ)، **سبل تفعيل دور القطاع الخاص فى تطوير أنظمة النقل العام – حالة دراسية على الولايات المتحدة الأمريكية**. ورقة عمل مقدمة فى ورشة عمل تطوير نظام النقل العام بمدينة الرياض. التقرير الفنى. الرياض.

٢١- شوزيم، روسيل (١٤٢١هـ)، **التنظيمات المؤسسية الكفيلة بتوفير إدارة فاعلة لنظام النقل العام**. ورقة عمل مقدمة فى ورشة عمل تطوير نظام النقل العام بمدينة الرياض. التقرير الفنى. الرياض.

٢٢- داويل، ديفد (١٤٢١هـ). **دور القطاع الخاص فى تمويل وتشغيل النقل العام**. ورقة عمل مقدمة فى ورشة عمل نحو تطوير نظام نقل عام آمن وفاعل فى مدينة الرياض – التحديات والفرص المتاحة. الرياض.

٢٣- عاشور، سمير كامل، سامية أبو الفتوح سالم (٢٠٠٢م). "**العرض والتحليل الإحصائى باستخدام SPSSWIN**. معهد الدراسات والبحوث الإحصائية، القاهرة، جامعة القاهرة.

٢٤- عبدو، أسـامة (١٤٢١هـ). **وسائط النقل العام بالرياض**. ورقة عمل مقدمة فى ورشـة عمل تطوير نظام النقل العام بمدينة الرياض. التقرير الفنى. الرياض.

٢٥- العبد اللطيف، عبد اللطيف بن عبد الله (٢٠٠٢م). **طرق الاستثمار والتمويل فى قطاع النقل والمواصلات**. الرياض: دار الخريجى للطباعة والنشر.

٢٦- عبيـدات، ذوقان وعدس، عبد الرحمن وعبد الحق، كايد (٢٠٠١م). **البحث العلمى: مفهومه وأدواته وأساليبه**. دار الفكر. عمان. الأردن.

٢٧- عـلام، صلاح الديـن محمـود. (١٩٩٣م). **الأسـاليب الإحصائيـة الاسـتدلالية البارامترية واللابارامتريـة فـى تحليـل بيانات البحوث النفسـية والتربويـة**. دار الفكر العربى. القاهرة. مصر.

٢٨- العسـاف، حمد صالح (١٩٩٥م). "**المدخل إلى البحث فى العلوم السـلوكية**". الرياض، شـركة العبيكان للطباعة والنشر.

٢٩- العوهلى، عبدالعزيز وسـعد المبيض (١٤١٩). "**مقومات نجاح النقـل العام فى المملكة**". ورقة عمـل مقدمة فى ندوة النقل العام بالحافلات وخدمـة المجتمع المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٢٥-١٤١٩/٧/٢٦هـ، الموافق ١٤-١٩٩٨/١١/١٥م.

٣٠- العوهلـى، عبدالعزيز عبدالرحمن (١٩٩٦): "**رفع مسـتوى أداء النقل العام فى مدينة الرياض ودور الشـركة السـعودية للنقل الجماعى فى تحقيق ذلك**". ورقة عمل قدمت فى حلقة نقاش مشـروع إسـتراتيجية التطوير الحضرى لمدينة الرياض - الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض المنعقدة فى الرياض فى شهر يونيو.

٣١- العيسـى، أحمد محمـد (٢٠٠٣م) "**تجربة المملكة العربية السعودية فى النقل العام**"، ورشـة عمل - مستقبل المواصلات العامة فى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، دبى.

٣٢- العرادى، محمد وعبد الرحمن هارون (١٤١٩هـ): "**انطباعات العملاء عن خدمات الشركة السعودية للنقـل الجماعـى**". ورقة مقدمة فـى ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٢٥-١٤١٩/٧/٢٦هـ، الموافق ١٤-١٩٩٨/١١/١٥م.

٣٣- العمـر، بدران بن عبد الرحمن (٢٠٠٢م). **مدى تطبيق إدارة الجودة الشـاملة فى مستشـفيات مدينـة الريـاض من وجهة نظر ممارسـى مهنة التمريـض**، دورية الإدارة العامة، العدد الثانى. الرياض. المملكة العربية السعودية.

٣٤- الغامدى، على سـعيد (١٤١٩هـ). **مسـتوى الخدمة على حافلات النقل الدولى بالمملكة دراسـة مصغـرة علـى مدينـة الريـاض**"، ورقة عمل مقدمـة فى ندوة النقل العـام بالحافلات وخدمة المجتمع المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٢٥-١٤١٩/٧/٢٦هـ، الموافق ١٤-١٩٩٨/١١/١٥م.

٣٥- الفـــوزان، صالح بن عبد العزيـــز (٢٠٠٣م). تأثيرات زيادة حجم الحركـــة المرورية على مدينة الرياض التحديات والفرص المتاحة. مجلة العلوم الاجتماعية، مجلد ٣١ عدد ٢، الكويت.

٣٦- فهمى، محمد شامل (٢٠٠٥م). "**الإحصاء بلا معاناة: المفاهيم والتطبيقات باستخدام برنامج SPSS**. معهد الإدارة العامة، الرياض، المملكة العربية السعودية.

٣٧- القحطانى، وآخرون. (٢٠٠٠م). **منهج البحث فى العلوم السلوكية (مع تطبيقات على SPSS)**. المطابع الوطنية الحديثة. الرياض. المملكة العربية السعودية.

٣٨- كنعان، عمار. (١٤٢١هـ) **التجربة اللبنانية فى مجال النقل العام**. ورقة عمل مقدمة فى ورشة عمل تطوير نظام النقل العام بمدينة الرياض. التقرير الفنى. الرياض.

٣٩- كشـــك، محمـــد بهجـــت. (١٩٩٦م). **مبـــادئ الإحصـــاء واســـتخداماتها فى مجـــالات الخدمة الاجتماعية**، دار الطباعة الحرة، الإسكندرية، مصر.

٤٠- كنفانى، أديب (١٤٢١هـ)، **إستراتيجيات تكامل استخدام الأراضى وتخطيط النقل**. ورقة عمل مقدمة فى ورشـــة عمل نحو تطوير نظام نقل عام آمن وفاعل فى مدينة الرياض – التحديات والفرص المتاحة. الرياض.

٤١- النفـــاخ، جلال (١٤٢١هـ). **نظرة عامة حـــول نظام النقل العام فى مدينـــة الرياض ودور النقل العـــام**. ورقـــة عمل مقدمة فى ورشـــة عمل نحو تطوير نظام نقل عام آمـــن وفاعل فى مدينة الرياض – التحديات والفرص المتاحة. الرياض.

٤٢- المحـــرج، عبدالكـــريم عبدالعزيز وعبدالله الســـدحان (١٤١٩ هــــ). "**نقل الطلاب بـــين الواقع والتطلعـــات**". ورقـــة عمل مقدمة فى ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٢٥-٢٦/٧/١٤١٩هـ، الموافق ١٤-١٥/١١/١٩٩٨م.

٤٣- المطيـــر، عامـــر ناصـــر (١٩٩٩م). **واقع ومســـتقبل النقل المدرســـى**. الريـــاض: معهد الإدارة العامة.

٤٤- المطير، عامر ناصر (١٤٢٧هـ). الحركة المرورية ودور النقل العام بالحافلات فى المملكة العربية السعودية. ورقة عمل مقدمة لندوة النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٣٠/ ١٠/١٤٢٧هـ، الموافق ٢١/١١/٢٠٠٦م.

٤٥- مراد، صلاح أحمد (٢٠٠٠م). **الأساليب الإحصائية فى العلوم النفسية والتربوية والاجتماعية**. مكتبة الأنجلو المصرية. القاهرة. مصر.

٤٦- المقرى، محمد ســـعد، وعامر المطير، ورشـــود الخريف (١٤١٩ هـ). "**النقل المدرســـى فى مدينة الريـــاض: الواقـــع والإمكانـــات**". ورقـــة عمل مقدمة فى ندوة النقل العـــام بالحافلات وخدمة المجتمع المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٢٥-٢٦/٧/١٤١٩هـ، الموافق ١٤-١٥/١١/١٩٩٨م.

٤٧- المقرى، محمد ســـعد، وعامر المطير، ورشود الخريف (١٤١٧هـ) "**تقويم تجربة النقل الجماعى لخدمة النقل المدرسى للطالبات**" الدارة، العدد الثانى، الرياض.

٤٨- النقل والمواصلات (٢٠٠٤م) **حافلات الكوستر بين المساوئ والحلول وإمكانية الانقراض**، العدد الثانى والسبعون، سبتمبر ٢٠٠٤م.

٤٩- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض (١٤٢١هـ). **نحو تطوير نظام نقل عام آمن وفعال فى مدينة الرياض- التحديات والفرص. التقرير الفنى.** ورشة عمل تطوير نظام النقل العام بمدينة الرياض.

٥٠- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض (١٤٢٤هـ). **نحو مستقبل مرورى أفضل**، الرياض.

٥١- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (٢٠٠٤م) المخطط الإستراتيجى لمدينة الرياض، نظام النقل بمدينة الرياض، الرياض.

٥٢- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، مجلة تطوير (٢٠٠٤م)، النقل العام فى مدينة الرياض.

٥٣- هرتزبيرغ، ستيفان. (١٤٢١هـ). **دراسة الجدوى الأولية لإدخال نظام القطارات فى إمارة أبو ظبى.** ورقة عمل مقدمة فى ورشة عمل تطوير نظام النقل العام بمدينة الرياض. التقرير الفنى. الرياض.

٥٤- وزارة النقل، وكالة الوزارة للنقل (١٤٢٧هـ) خطة تطوير النقل العام بالمملكة العربية السعودية، ورقة عمل مقدمة لندوة النقل العام داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية المنعقدة فى الرياض فى الفترة من ٣٠/ ١٠/١٤٢٧هـ، الموافق ٢١/١١/٢٠٠٦م.

ثانياً- المراجع الأجنبية:

1. Al-alwan, Ameer M. (2005) Saudi Arabia – Regional and Global Transport Hub: A Public – Private Partnership Opportunity, Riyadh Economic Forum, Riyadh Chamber of Commerce. Riyadh.

2. Akin, (2005) Darcin. " Amodel Foe Estimating Increased Ridership Due To the Integration of Two Urban Transit modes: Case Study Of Istanbul's Metro and Bus / Minbus Transit Systems " TRB 85 TH. Annual Meeting. January 2006.Washington. D.C.

3. Andreson, Wallin.T. (1995) (dis)satisfaction with Public services: The case of Public Transportation. The journal of services Marketing, Vol. 9 no.5.

4. American Public transport Association. (2003) Facts on Public Transportation, Washington D.C.

5. American Public transport Association. (2001)APTA 2001 Public transportation Fact Book, Washington D.C.

6. Bayliss, D. (1997) bus privatization in Great Britain, transport proceedings of the Institution of Civil Engineers, Vol. 132, No.2. May, pp.81-93.

7. Block, Allan (1995), Urban Mass Transportation Planning, New York: McGraw-Hill.

8. Kopp, Christopher. J, Joseph A. Moriarty, and Mark, E. Pitstick (2005) Transit Attractiveness: A Systematic Approach to Transit Performance Measurement. TRB 85 TH. Annual Meeting. January 2006. Washington. D.C.

9. Golub, Aaron, Tomas Valentin, and Elizabeth Deakin. (2005) a survey of Users and Uses of regional Express Buses In The San Francisco Bay Area. TRB 85 TH. Annual Meeting. January 2006. Washington. D.C.

10. Krzyczkowski, (1993)

11. McNamara, Jan G. Zimmerman, Samuel L. Theodore, Orosz, Herbert S, Levinson. David Sampson. (2006) Bus Rabid Transit in New York City Corridor evaluation and Screening. TRB 85 TH. Annual Meeting. January 2006.Washington. D.C.

12. Ministry Of Economy and Planning (2004) Saudi Arabian National – Transportation Study – Santraplan 3, deutsche gesellschaft Fur. Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia.

13. Ministry Of Economy and Planning (2006), Urban Public Transport – Solutions and Experiences Of Greater Metropolitan Areas, working paper submitted to public transport symposium in the big cites in Saudi Arabia, November 21st, 2006.

14. Rebelo, Jorge M. (2001) Essentials for Sustainable Urban Transport in Brazil's Large Metropolitan Areas, transportation quarterly.

15. Renne John and Jan Wells (2003) Urban Public Transport Systems Integration and Funding, Rutgers , New Jersy.

16. Richards, Brian (2001) Future Transport In Cites, Spon Press, London.

17. Rodriguez, Daniel A. (2002) "Urban Transport, Environment and Equity/ In formal Transport In Developing Countries " American Planning association. Vol.68, no. 4.

18. Sridharn, Govindan. (2003) Solving Urban Traffic Congestion: Singapore Shows The Way, AACE International Transaction.

19. State Institute of Statistics (2005)

20. Thompson, Gregory L. and Jeffery R. Brown. (2006) Explaining Variation In Transit Ridership Change In U.S. metropolitan Areas Between 1990 and 2000: A multivariate Analysis. TRB 85 TH. Annual Meeting. January 2006. Washington. D.C.

21. Wendell Cox. (2003). Public Transport Competition in the U.S.A. Private Interest Verses Public Interest. A paper Submitted to the 8TH conference On Competition and Ownership in Road Transport held IN redo Janeiro.

22. National Research Council, (2000). High way Capacity Manual. Transportation Research Board, Washington, D.C.

الملاحق:

ملحق رقم (١): استبانة المستفيدين:

أولاً - معلومات عامة:

١- الجهة التابع لها:

٢- الجنس:

(١) ذكر ☐ (٢) أنثى ☐

٣- الجنسية:

(١) سعودى ☐ (٢) غير سعودى ☐

٤- المستوى التعليمى:

(١) أقل من ثانوية عامة ☐ (٣) جامعى ☐

(٢) ثانوية عامة أو ما يعادلها ☐ (٤) أعلى من جامعى ☐

٥- الحالة الاجتماعية:

(١) غير متزوج ☐ (٢) متزوج ☐

٦- الحالة الوظيفية:

(١) موظف ☐ (٢) طالب ☐

(٢) موظفة ☐ (٤) طالبة ☐

٧- **العمر:**

(١) أقل من ٢٠ سنة ☐
(٢) من ٢٠ إلى أقل ٢٥ سنة ☐
(٣) من ٢٥ إلى أقل ٣٠ سنة ☐
(٤) من ٣٠ إلى أقل ٣٥ سنة ☐
(٥) ٣٥ سنة فأكثر ☐

٨- **الدخل الشهرى بالريال السعودى:**

(١) أقل من١٠٠٠ ريال ☐
(٢) من ١٠٠٠ إلى أقل من ٣٠٠٠ ريال ☐
(٣) من ٣٠٠٠ إلى أقل من ٥٠٠٠ ريال ☐
(٤) من ٥٠٠٠ إلى أقل من ٧٠٠٠ ريال ☐
(٥) ٧٠٠٠ ريال فأكثر ☐

٩ - المرتبة الوظيفية - للموظف / الموظفة (فقط) حدد من فضلك: ____________

١٠- سنوات الخدمة - للموظف / الموظفة فقط حدد من فضلك: ____________

١١- المرحلة الدراسية - للطالب / الطالبة (فقط) حدد من فضلك: ____________

ثانياً:

١- مـا متوسـط عدد الرحلات التى تعملها فى اليوم حـدد من فضلك (مع العلم بأن كل تنقل تعمله يعتبر رحلة، مثال: الخروج من البيت إلى العمل رحلة، والعودة من العمل إلى المنزل يعتبر رحلة ثانية وهكذا ... ؟

متوسط عدد الرحلات هو ☐

٢- ما الغرض الرئيسـى مـن الرحلات التى تعملها يومياً الذهـاب إلى: (من الممكن اختيار أكثر من إجابة)

(١) العمل ☐
(٢) المدرسة / الجامعة ☐
(٣) التسوق ☐
(٤) الترفيه ☐
(٥) الزيارات العائلية ☐
(٦) متعددة الأغراض ☐
(٧) أخرى حدد: ☐

٣- ما وسيلتك الأساسية للتنقل فى المدينة؟

(١) السيارة الخاصة ☐ (٢) حافلات النقل الجماعى ☐

(٣) حافلات النقل الصغيرة (الكوستر) ☐ (٤) سيارة الأجرة / الليموزين ☐

(٥) حافلات نقل خاصة ☐ (٦) سائق خاص ☐

(٧) أخرى حدد: ☐

٤- ما وسيلة التنقل الرئيسية لباقى أفراد الأسرة فى المدينة؟

(١) السيارة الخاصة ☐ (٢) حافلات النقل الجماعى ☐

(٣) حافلات النقل الصغيرة (الكوستر) ☐ (٤) سيارة الأجرة / الليموزين ☐

(٥) حافلات نقل خاصة ☐ (٦) سائق خاص ☐

(٧) أخرى حدد: ☐

٥- هل تستخدم وسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة؟

(١) نعم ☐ (٢) لا ☐

فى حالة الإجابة بنعم أجب عن السؤال الذى يليه رقم (٦)، وفى حالة الإجابة بلا انتقل إلى السؤال رقم (٧)

٦- ما وسيلة النقل العام المفضلة لديكم؟ ☐

(١) الحافلات الكبيرة (سابتكو) ☐

(٢) الحافلات الصغيرة (الكوستر) ☐

(٣) التاكسى / الليموزين ☐

(٤) باصات نقل خاص ☐

(٥) أخرى حدد: ☐

٧- هل أنت راض عن وسائل النقل العام المتوافرة داخل المدينة فى الوقت الحاضر؟

(١) نعم ☐ (٢) لا ☐

٨- لو توافرت وســائل نقل عام أخرى فى المدينة فهل تفضلها على وسائل النقل العام المتوافرة فى المدينة الآن؟

(١) نعم ☐ (٢) لا ☐

فى حالة الإجابة بنعم ما وسيلة النقل المفضلة لديكم؟

(١) الحافلات (BUSES) ☐

(٢) القطارات الثقيلة (Over ground trains) ☐

(٣) قطارات الأنفاق (Under ground trains) ☐

(٤) القطارات الخفيفة (Light rail) ☐

(٥) أخرى حددها: ☐

٩- مــا الرحلات التى تفضل اســتخدام النقل العام فيها لــو توافر ذلك؟ (من الممكن اختيار أكثر من إجابة)

(١) العمل ☐

(٣) التسوق ☐

(٥) الزيارات العائلية ☐

(٢) المدرسة / الجامعة ☐

(٤) الترفيه ☐

(٦) أخرى حدد: ☐

١٠- فيما يلى مجموعة من العبارات التى تقيس اتجاهك نحو عدم استخدامك لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة، أرجو قراءة العبارات جيداً ووضع علامة (X) فى المــكان الذى يمثل درجة موافقتك أو عدم موافقتــك مع الآراء أدناه من كل عبارة من العبارات التالية:

العبارات أدناه تقيس اتجاهك نحو عدم استخدامك لوسائل النقل العام للتنقل داخل المدينة						
	العبارة	موافق بشدة (٥)	موافق (٤)	محايد (٣)	غير موافق (٢)	غير موافق بشدة (١)
١	عدم وجود وســيلة نقل عــام جيدة للتنقل داخل المدينة.					
٢	محدودية ســاعات الخدمة لحافلات النقل العام فى المدينة.					
٣	المنظــر العام لوســيلة النقل العــام داخل المدينة سيئ.					
٤	النظافة العامة للحافلة سيئة.					
٥	نوعية المســتخدمين لوســائل النقل العام بشكل عام غير جيدة.					
٦	عدم وجود تكييف داخل الحافلة.					
٧	عــدم انتظام حركــة الحافــلات والتزامها بالمواعيد.					
٨	عدم مــرور الحافلات فى أوقــات متقاربة وساعات الانتظار كبيرة خاصةً فى ساعات الذروة.					

٩	تردى نـــوع الحافلات المســـتخدمة للتنقل داخل المدينة.					
١٠	عـــدم توافر صيانة دوريـــة لحافلات النقل العام داخل المدينة.					
١١	عدم وجود تأهيل جيـــد لقائدى الحافلات وتدنى مستواهم.					
١٢	عدم تغطية حافلات النقل العام لكل أطراف المدينة.					
١٣	قدرة غالبية المواطنين على اقتناء السيارة الخاصة.					
١٤	عدم وجود قيود على حركة السيارة الخاصة داخل المدينة.					
١٥	توافر الوقود بأسعار معقولة ومناسبة.					
١٦	عـــدم تخصيص بعض الطرق والممرات فى الشـــوارع ذات المســـارات المتعددة لحركة الحافلات العامة.					
١٧	عدم منح الأولوية فى حركة المرور لخدمات النقل الجماعـــى ومعاملة الحافلات معاملة خاصة دون وسائل النقل الأخرى.					
١٨	عدم وجود محلات انتظار للحافلات ملائمة.					
١٩	عدم وجود مكان مخصص للأسرة داخل الحافلة.					
٢٠	عدم وجود نظام معلوماتى متطور وتفصيلى عن الخدمة يحدد مسار الحافلات ومناطق الخدمة وجداول وأوقات التشغيل وتحديثها بشكل دورى.					

٢١	عدم وجود وسائل اتصال كالهاتف المجانى للاتصال بالمحطة الرئيسية فى حالة الاستفسار عن الخدمة.					
٢٢	قلة التنسيق بين الجهات المعنية (المرور، أمانة المنطقة، شركة النقل الجماعى) لرفع مستوى الخدمة وإعطائها الأولوية.					
٢٣	عدم وجود وسائل تشجيعية لركوب الحافلات مثل (بطاقات مخفضة، بطاقات اشتراك أسبوعية، شهرية، سنوية ... إلخ).					
٢٤	الظروف البيئية وحرارة الجو لا تساعد على ركوب الحافلات للتنقل داخل المدينة.					
٢٥	طبيعة التخطيط العمرانى القائم للمدينة واتساع رقعتها العمرانية لا يساعد على استخدام النقل العام داخل المدينة.					
٢٦	بعد محطات الحافلات من المناطق السكنية.					
٢٧	ارتفاع رسوم خدمة وسائل النقل العام داخل المدينة.					
٢٨	عدم توافر مواقف سيارات مظللة ومريحة قريبة من محطات النقل العام تشجع على استخدام النقل العام.					
٢٩	عدم توافر وسائل نقل عام أخرى بديلة مثل (القاطرات الخفيفة، قطارات الأنفاق ......) للتنقل داخل المدينة.					

١١- رتب حسب درجة الأهمية العناصر التالية التى تجعل خدمة النقل العام أكثر جاذبية، وذلك بإعطاء الرقم (١) للمهم، والرقم (٢) للأقل أهمية، والرقم (٣) للأقل، وهكذا حتى نصل إلى الرقم (١٣) بحيث أن تأخذ كل عبارة رقماً مختلفاً عن العبارة الأخرى حتى نصل إلى أقل أهمية لديك فى كل هذه العبارات.

١	وجود وسيلة نقل عام جيدة للتنقل داخل المدينة.	
٢	وجود محلات انتظار للحافلات ملائمة.	
٣	توسيع مجال الخدمة وتغطيتها لكل أطراف المدينة.	
٤	وجود نظام معلوماتى متطور وتفصيلى عن الخدمة يحدد مسار الحافلات ومناطق الخدمة وجداول وأوقات التشغيل وتحدث بشكل دورى.	
٥	الرفع من مستوى وسائل النقل العام والحافلات المستخدمة بشكل عام وتوفير صيانة دورية لها.	
٦	رفع مستوى التنسيق بين الجهات المعنية (المرور، أمانة المدينة، شركات النقل العام) لرفع مستوى الخدمة وإعطائها الأولوية.	
٧	وجود وسائل تشجيعية لركوب الحافلات مثل (بطاقات مخفضة، بطاقات اشتراك أسبوعية، شهرية، سنوية ... إلخ).	
٨	انتظام مرور حركة وسائل النقل العام والتزامها بالمواعيد وزيادة ساعات خدماتها.	
٩	وضع قيود على حركة السيارات الخاصة داخل المدينة.	
١٠	إعطاء الأولوية فى حركة المرور لخدمات النقل العام ومعاملاتها معاملة خاصة.	
١١	توافر مواقف سيارات مظللة ومريحة قريبة من محطات النقل العام تشجع على استخدام النقل العام.	
١٢	توافر وسائل نقل عام متنوعة فى المدينة.	
١٣	ضبط التوسع العمرانى الكبير فى المدينة.	

١٢- من وجهة نظرك ما أهم خمســة عوائق تحد مــن وجود نظام نقل عام فعال فى المدن السعودية الكبرى؟

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

١٣- مــن وجهة نظرك مــا أهم المقترحات لتطويــر وتفعيل النقل العــام داخل المدن السعودية الكبرى، آمل التفضل بإبداء مرئياتك فيما لا يتجاوز خمس ملاحظات؟

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

ملحق رقم (٢): استبانة المقابلات الشخصية:

الاسم: الجهة:

مسمى الوظيفة: سنوات الخدمة:

المستوى التعليمى: هاتف العمل:

جوال:

١- آمل إعطائى نبذة بسيطة عن تجربة المملكة مع خدمات النقل العام داخل المدن، وفى رأيك هل هى تجربة ناجحة ــــ١ــــ، تجربة غير ناجحة ــــ٢ــــ، لم تعط الفرصة الكافية للنجاح ــــ٣ــــ.

٢- بشكل عام، ما تقويمك لمستوى خدمات النقل العام فى المدن السعودية الكبرى؟

جيدة ــــ١ــــ، مقبولة ــــ٢ــــ، سيئة ــــ٣ــــ.

٣- هل أنت راض عن وسائل النقل العام المتوافرة داخل المدينة فى الوقت الحاضر؟

(١) نعم (٢) لا

٤- إلى أى درجة توافق على أن المعوقات الاجتماعية التالية لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام؟

المعوقات	أوافق بشدة (٥)	أوافق (٤)	محايد (٣)	غير موافق (٢)	غير موافق بشدة (١)
١- عدم وجود وسيلة نقل عام جيدة للتنقل داخل المدينة.					
٢- المظهر العام لوسيلة النقل العام داخل المدينة غير مرضٍ.					
٣- انطباع الناس عن نوعية المستخدمين لوسائل النقل العام.					
٤- تدنى مستوى تأهيل قائدى الحافلات.					
٥- عدم وجود مكان مخصص للأسرة داخل الحافلة.					

٥- إلـى أى درجة توافـق على أن المعوقـات الاقتصادية التالية لها تأثير سـلبى فى استخدام النقل العام؟

المعوقات	أوافق بشدة (٥)	أوافق (٤)	محايد (٣)	غير موافق (٢)	غير موافق بشدة (١)
عدم توافر الموارد المالية الكافية لتوسـيع مجال الخدمة وتغطيتها لكل أطراف المدينة.					
عدم توافر المـوارد المالية لإيجاد نظام معلوماتى متطور وتفصيلى عن خدمة النقل العام.					
عدم توافر الموارد المالية الكافية لرفع مسـتوى الخدمة وتوفير صيانة دورية لها.					
قدرة الغالبية العظمى من المجتمع على اقتناء السيارة.					
توافر الوقود بأسعار معقولة.					
ارتفاع رسوم الخدمة.					

٦- إلى أى درجة توافق على أن المعوقات الإدارية التالية لها تأثير سلبى فى استخدام النقل العام؟

المعوقات	أوافق بشدة (٥)	أوافق (٤)	محايد (٣)	غير موافق (٢)	غير موافق بشدة (١)
قلة التنسيق بين الجهات المعنية بالنقل العام.					
عدم توافر وسائل نقل متنوعة فى المدينة.					
عدم تغطية الحافلات لكل أطراف المدينة.					
وجود قوانين وتشريعات لتنظيم خدمة النقل العام غير فاعلة.					
عدم وجود قيود تنظيمية على حركة السيارات داخل المدينة.					
تردى الحافلات المستخدمة وعدم توفر صيانة دورية لها.					

٧- إلــى أى درجــة توافق على أن المعوقــات التخطيطية التالية لها تأثير ســلبى فى استخدام النقل العام؟

المعوقات	أوافق بشدة (٥)	أوافق (٤)	محايد (٣)	غير موافق (٢)	غير موافق بشدة (١)
طبيعة التخطيط العام للمدينة واتساع رقعة المدينة.					
بعد محطات انتظار الحافلات عن المناطق السكنية.					
عدم وجود محلات انتظار ملائمة للركاب.					
عدم منح الأولوية فى الحركة لوسائل النقل العام.					

٨- إلى أى درجة توافق على أن المعوقات البيئية التالية لها تأثير ســلبى فى استخدام النقل العام؟

	أوافق بشدة (٥)	أوافق (٤)	محايد (٣)	غير موافق (٢)	غير موافق بشدة (١)
طبيعة المناخ السائد وحرارة الجو.					
عدم توفر تكييف مناسب فى الحافلات.					

٩- فى رأيك هل هناك معوقات أخرى تعتقد أن لها تـأثيراً ســلبياً فى استخدام النقل العام داخل المدن السعودية؟

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

١٠- حسب رأيك، فى حالة لو توافر وسائل نقل عام أخرى فى المدينة، هل تعتقد أنها سوف تساعد على زيادة استخدام وسائل النقل العام فى المدينة؟

(١) نعم ☐ (٢) لا ☐

فى حالة الإجابة بنعم، ما وسيلة النقل المفضلة لكم؟

(١) الحافلات (BUSES) ☐

(٢) القطارات الثقيلة (Over ground trains) ☐

(٣) قطارات الأنفاق (Under ground trains) ☐

(٤) القطارات الخفيفة (Light rail) ☐

(٥) أخرى حددها: ☐

١١- حسب رأيك، ما الرحلات التى يفضل الموطن استخدام النقل العام فيها لو توافر ذلك؟ (من الممكن اختيار أكثر من إجابة)

(١) العمل ☐

(٢) المدرسة / الجامعة ☐

(٣) التسوق ☐

(٤) الترفيه ☐

(٥) الزيارات العائلية ☐

(٦) أخرى حدد: ☐

١٢- ما مخططات الجهاز الذى تعمل به لتطوير وتحسين خدمات النقل العام؟

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

١٣- من وجهة نظرك، ما أهم المقترحات لتطوير وتفعيل النقل العام داخل المدن السعودية الكبرى؟ آمل التفضل بإبداء مرئياتك فيما لا يتجاوز خمس ملاحظات.

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

❖ ....
....

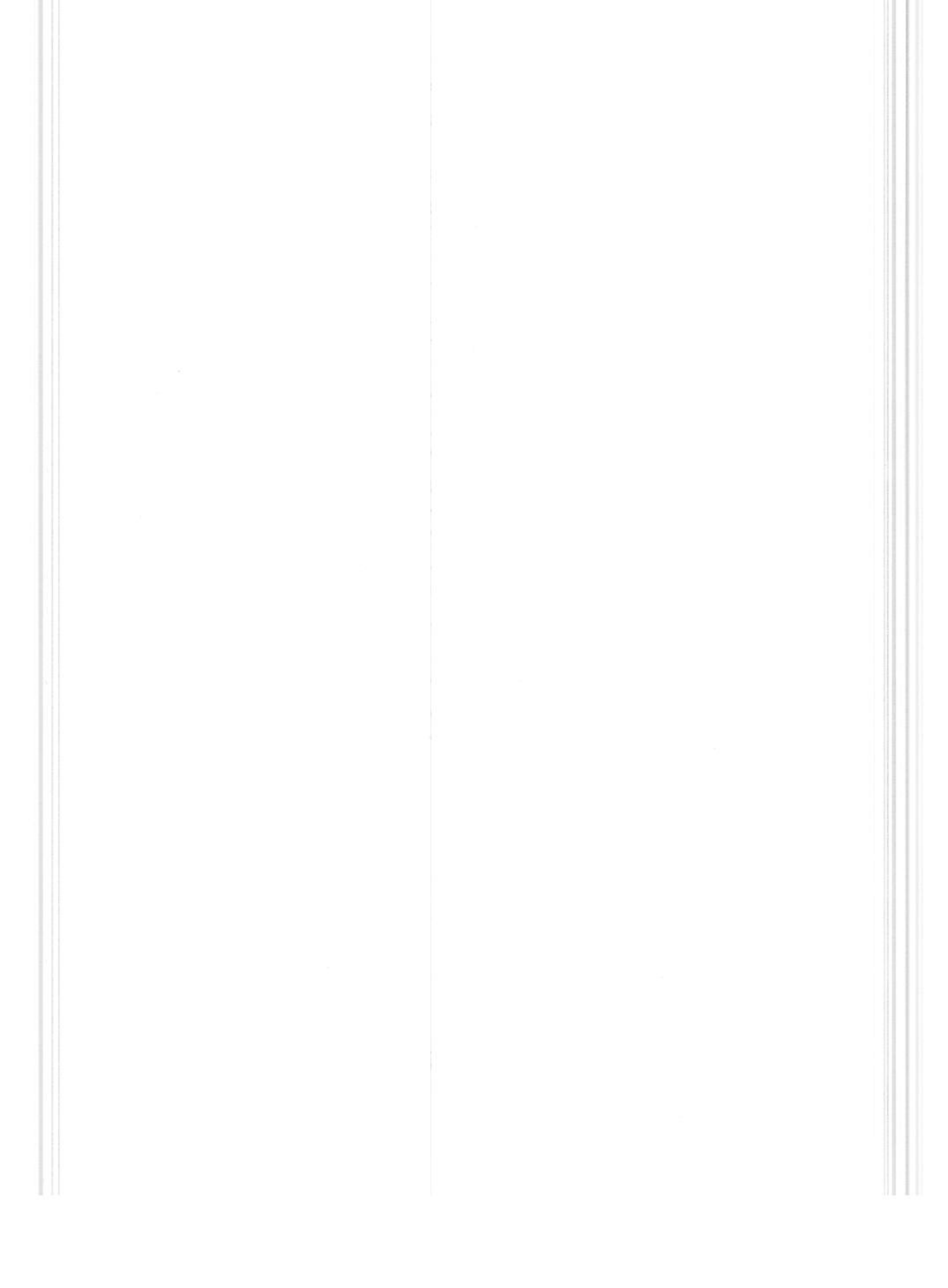
❖ ....
....

❖ ....
....

ملحق رقم (٣) أسماء المحكمين:

لقد تم عرض الاستبانة على عدد من الأساتذة المتخصصين فى مجال الإدارة العامة، والإدارة الهندسية، والمنهجية والإحصاء، وهم على النحو التالى:

الجهة	الاسم	التخصص
معهد الإدارة العامة	الدكتور/ محمد البيشي	إدارة عامة
معهد الإدارة العامة	الدكتور / إبراهيم الملحم	إدارة عامة
معهد الإدارة العامة	الدكتور/ على السلطان	علم الاجتماع
معهد الإدارة العامة	الدكتور/ محمد شامل	الإحصاء
معهد الإدارة العامة	الدكتور/ على الصبيحي	منهجية البحوث
معهد الإدارة العامة	الدكتور / طلال الأحمدي	إدارة صحية
جامعة الملك سعود	الدكتور / عبدالله الفايز	تخطيط حضرى
وزارة النقل	الدكتور / أسامة بن إبراهيم عبده	تخطيط نقل



الباحث فى سطور

- **د. أمير بن محمد العلوان.**
- من مواليد مدينة المبرز بمحافظة الأحساء، عام ١٩٦٢م.

المؤهل العلمى:

- دكتوراه، تخصص دراسات المدن، من جامعة بورتلند الحكومية، بورتلند، أوريجن، أمريكا عام ١٩٩١م.

الوظيفة الحالية:

- أستاذ التخطيط الحضرى والإقليمى المساعد، معهد الإدارة العامة بالرياض.

الأنشطة العلمية:

- التلوث البيئى فى دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ١٩٩٤م، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر العاشر لمنظمة المدن العربية المنعقد بدبى، المعهد العربى لإنماء المدن، الرياض.
- المدن الصحية فى دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي، ١٩٩٥م، ورقة عمل مقدمة لمؤتمر المدن الصحية المنعقد بدبى، المعهد العربى لإنماء المدن، الرياض.
- إدارة البيئة فى المملكة العربية السعودية، ١٩٩٦م، بحث مقدم لندوة إدارة البيئة فى المملكة، معهد الإدارة العامة، الرياض.

تم التصميم والإخراج الفنى والطباعة فى
الإدارة العامة للطباعة والنشر بمعهد الإدارة العامة - ١٤٢٨هـ

هذا البحث:

يعتبر النقل العام، لا سيما داخل المدن، إحدى الركائز المهمة لخطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية فى عالمنا اليوم. وبالرغم من أهمية النقل العام وفوائده الكبيرة للمجتمع، إلا أن هناك عدة عوامل تقف أمام نموه والإقبال عليه باعتباره وسيلة للنقل فى الكثير من المجتمعات، على أن البحث يعنى خاصةً بالمجتمع السعودى.

ويجيب هذا البحث عن العديد من التساؤلات المتعلقة بواقع خدمات النقل العام الموجودة حالياً داخل المدن فى المملكة العربية السعودية عامةً وفى مدينة الرياض خاصةً، والمأمول من هذه الخدمات فى المستقبل، وذلك من خلال مقارنة تجربة المملكة فى توفير خدمة النقل العام بتجارب بعض الدول المتقدمة فى توفير هذه الخدمة، والتعرف على آراء واتجاهات المستفيدين من خدمات النقل العام فى مدينة الرياض تجاه واقع النقل العام، وأهم الأسباب التى تجعلهم لا يقبلون على استخدام وسائل النقل العام الموجودة حالياً داخل المدن الكبرى فى المملكة العربية السعودية، وكذلك التعرف على آراء واتجاهات متخذى القرار ومقدمى خدمة النقل العام حول واقع النقل العام، وأهم المعوقات التى تواجه هذه الخدمة الموجودة حالياً فى المدن الكبرى بالمملكة وسبل تطويرها وتفعيلها.

ولتحقيق هذه الأهداف جملةً؛ تم استخدام أسلوب الدراسة المكتبية لمقارنة تجربة المملكة بتجارب بعض الدول المتقدمة فى هذا المجال. كما تم استخدام أسلوب الدراسة الميدانية للتعرف على آراء المستفيدين ومقدمى الخدمة ومتخذى القرار من خلال استبانتين صممت لهذا الغرض، الاستبانة الأولى خاصة بالمستفيدين من الخدمة حالياً ومستقبلياً، والثانية خاصة بمقدمى الخدمة ومتخذى القرار.

وقد خرج البحث بمجموعة من النتائج والتوصيات ذات الفائدة لمتخذى القرار ولمقدمى الخدمة؛ ليكون انتفاع المستفيد من هذه الخدمة فى نهاية الأمر هو المأمول.

ردمك: ٨-١٥٧-١٤-٩٩٦٠

تصميم وإخراج وطباعة الإدارة العامة للطباعة والنشر - معهد الإدارة العامة ١٤٢٨هـ